
340
CODEX
Viejas automundo
$ 1 Ley 18.188
m$n 100.
automundo
CARLOS REUTEMANN
TIEMPO DE COSECHAR
F2 INTERNACIONAL
CÓRDOBA RUGE

LA EVOLUCIÓN DE LA F1



INTERNACIONAL PRIMERA PARTE 1950-1960

LA DÉCADA DE LAS MARAVILLAS

Desde 1950 hasta 1971, mucha agua corrió bajo los puentes de la Fórmula 1 internacional. AUTOMUNDO inicia hoy una nota que se completará la semana próxima, reflejando el notable progreso técnico que caracterizó a la categoría más refinada del automovilismo mundial. Los Alfa Romeo 158/59 A, Mercedes Benz W 196, BRM V 16, Ferrari y Cooper Climax, que animaron los campeonatos mundiales de la década del cincuenta, fueron los pioneros que sentaron las bases para los sofisticados exponentes actuales.

Por ORLANDO RÍOS

CESARON LOS ESTRUENDOS de la guerra, el polvo levantado rodeando los incendios.

En silencio y sufrimiento, volvieron a levantarse edificios; comenzaba una nueva era. Y desde los reductos donde habían pasado seis años, volvieron a ver la luz del día. La gente quería estar contenta, olvidar sus penurias, y qué mejor para ello que festejar esa gesta casi suprema de la habilidad humana, viendo la conducción de los automóviles de Grand Prix.

Con los viejos diseños, los viejos esquemas, se comenzaron a organizar competencias. Corría 1947 cuando la Federación Internacional del Automóvil creo la F 1. Todavía dominaban en las competencias los modelos de preguerra. Italia tomaba su revancha deportiva de una guerra que perdió con el maravilloso Alfa Romeo P 158 ganando competencia tras competencia. Un litro y medio en carrera larga producía hasta 265 HP a 7500 rpm gracias a un compresor tipo Roots.

A partir de allí, se comenzaba a evolucionar y a trabajar con los nuevos materiales y conceptos que dejó la guerra. Maserati buscaba el éxito con un chasis tubular. Las suspensiones se hacían independientes en las cuatro ruedas. Se comenzaba a buscar mejor frenaje, tenida y a reducir pesos no suspendidos, distribuir mejor las masas en los chasis; en fin, a aplicar las mismas teorías que se emplean en 1971 para diseñar bastidores.

Pero en realidad fue en 1950 cuando la Fórmula 1 adquirió dimensión mundial al ser declarada la categoría bajo la cual se disputaría el campeonato Mundial de Conductores.

Allí comenzó un largo camino de veinte años de evolución, de toda una era de constante progreso con autos sencillos o complicados pero ganadores, con maravillas mecánicas que jamás corrieron y con otros ejemplares no tan avanzados pero de considerable éxito. Allí nacieron muchos de los nombres que hoy siguen maravillando a los aficionados de todo el mundo. Pero más puede asombrar conocer las intimidades de esas máquinas épicas con motor delantero y grandes potencias, máquinas que hicieron legendarios campeones mundiales, que emocionaron a los padres y abuelos de hoy, que movieron —y mueven— la voluntad de los gobiernos, el orgullo de los pueblos; máquinas cuyos descendientes directos competirán en Buenos Aires por la apertura del vigésimo segundo campeonato Mundial de Conductores: el máximo título al que hombre alguno puede aspirar en automovilismo.

Entre 1947 y 1951 se decidió que la F 1 sería de hasta 4,5 litros para motores normalmente aspirados y de hasta 1,5 l con compresor. En 1951 se extendió la reglamentación hasta 1953 y se anunció que a partir de 1954 comenzarían a regir las nuevas reglas con 2,5 litros de cilindrada o 750 cc con compresor. Por ese motivo, en el 52 y 53, los Grandes Premios con puntaje para el campeonato del mundo se disputaron bajo los lineamientos de la F 2, ya que en F 1 no aparecieron coches nuevos ni hubo interés por parte de las fábricas. Estas se interesaron en los motores de dos litros de F 2, que a partir de 1954 podrían adaptarse fácilmente a la nueva F 1.

En este "racconto" gráfico de diez años de progreso en la F 1 se ejemplifican los automóviles más exitosos e interesantes desde el punto de vista técnico. Tanto ingenio teórico y mecánico se empleó en esos años que aún hoy muchas de las soluciones de los F 1 de aquel entonces son empleadas o imitadas por sus pares del 71.

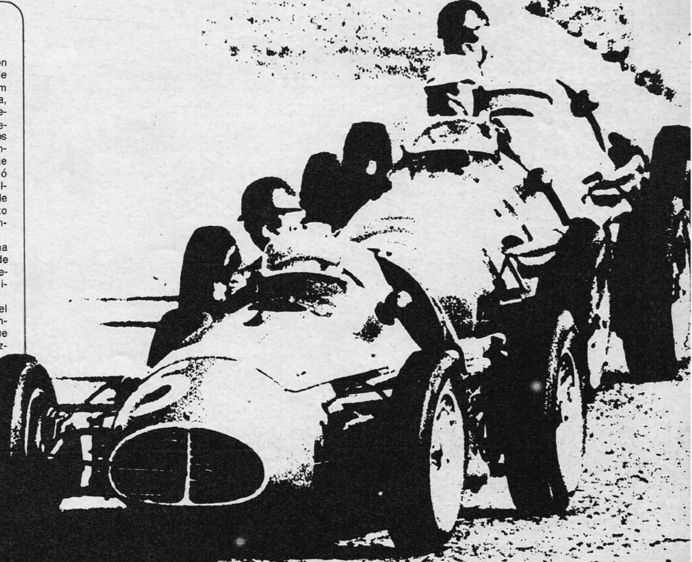
1947/52; ALFA ROMEO 158/59 A.

(Izquierda, arriba)

Noventa y nueve presentaciones que arrojaron 95 victorias. Denominado "Alfetta", pasó de 190 HP a 6500 rpm en 1946, a 385 HP a 8500 rpm en 1951. Ocho cilindros en línea, carrera larga, el motor alcanzó hasta los 26 metros por segundo de velocidad de pistón. Suspensión independiente con elástico transversal y brazos arrastrados con amortiguadores de fricción internos adelante, se completaba con un semieje independiente atrás. Posteriormente se agregó un puente De Dion. A mediados de 1951 se alcanzaron las 10.500 rpm (la misma rotación de un Cosworth 1971) y los 404 HP. Debido al alto consumo del compresor, se le agregaron tanques laterales en el cockpit.

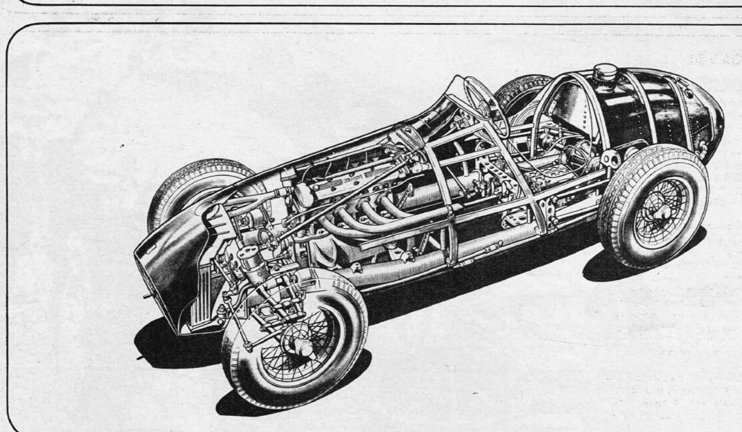
En el máximo desarrollo se agregó una toma dinámica por encima del capot, desde donde ingresaba el aire al compresor. La caja de velocidades se hizo en una sola unidad con el diferencial.

El Alfa 158/59 A logró sus mejores éxitos con el nacimiento del Campeonato Mundial, y comenzó una tendencia innovadora en los diseños que culmina 21 años después con el Tyrrell F 1 (izquierda, abajo).



1951/1953; BRM F1

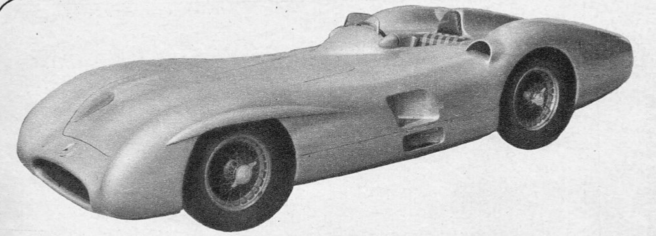
Aunque no tan exitoso como el Ferrari de 4,5 litros, este automóvil fue el más poderoso e ingenioso de la fórmula. En velocidad, ningún auto lo superaba y corrió las competencias de Fórmula 1 de 1952 y 1953 que en esos años se ubicaban en segundo plano. Muchas de sus características eran de avanzada. Motor: 16 cilindros en V con 93 cc de capacidad cada uno, una carrera menor de 50 mm dispuestos según un ángulo de 135 mm (casi plano) y doble árbol de levas a la cabeza. Tenía cuatro grupos de cilindros y cuatro tapas correspondientes, con encendido simple y dos válvulas por cada uno de los cilindros, con cámaras de combustión hemisféricas. El motor mantenía bajo el centro de gravedad y sobresalían en el chasis las tapas de válvulas, mangueras y transmisiones de verdadero ingenio para mover los accesorios. A la velocidad máxima, los cuatro distribuidores Lucas desarrollaban 85.000 chispas por minuto, según un orden de encendido: 1, 10, 6, 13, 2, 16, 5,11, 8, 15, 3, 12, 7, 9, 4, 14. De 400 HP en los primeros ensayos, pasó a los 585 HP a 10.500 rpm con la alimentación de carburadores. Frenos de disco en las cuatro ruedas (total novedad entonces), se enganchaban con los portamazas, que adelante articulaban la rueda a la suspensión independiente y atrás a un puente De Dion. La transmisión se extraía a la mitad de rotación del motor, de un eje auxiliar contenido en el cárter de este, y pasaba a una caja de cinco velocidades en unión con el diferencial.

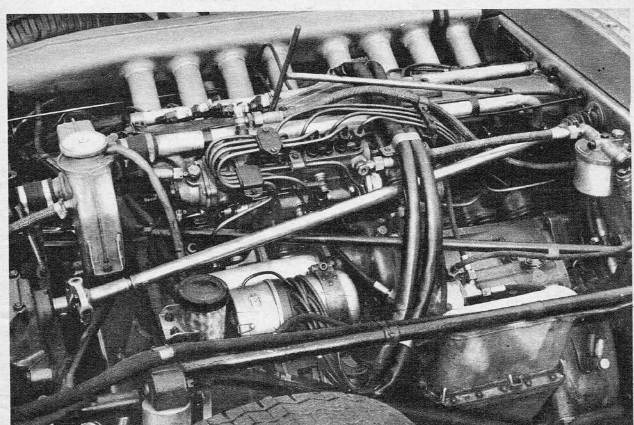


1952/1953; FERRARI F 2

Todos los Grands Prix de 1952/53 los ganó este modelo, diseño de Aurelio Lampredi. Motor de cinco bancadas, 2 litros, 180 HP a 7.200 rpm, límite de 9.000 rpm, doble encendido y árbol de levas a la cabeza. Un embrague multidisco se unía a la caja de velocidades de cuatro marchas con un diferencial ZF. Atrás, la suspensión corría por cuenta de un tubo De Dion localizado por una vía central y reactores laterales. Lampredi fue el primero en emplear reactores paralelos para que no varíe la distancia entre ejes del automóvil (a la manera de los Matra 1971). Un elástico transversal al frente hacía de compañero a un brazo inferior, que completaba un paralelogramo deformable de brazo doble, arriba. Los largueros de acero ovales constituían la parte principal del chasis. Caja y diferencial formaban una sola unidad debajo del tanque de nafta.

1954/1955; MERCEDES BENZ W 196





Con el advenimiento de la fórmula hasta 2.500 cc, Mercedes Benz anunció su regreso a las carreras. La casa germana se presentó con el poderoso equipo comandado por Alfred Neubauer y con un automóvil revolucionario en muchos aspecto: el MB W 196 que, con el Lancia, también de vuelta a las competencias, habrían de marcar nuevos hitos en materia de diseño.

Mientras las restantes marcas adaptaban motores y chasis de F 2 a la nueva fórmula, MB diseñó algo totalmente novedoso: el motor tenía ocho cilindros en línea (76 x 68,8 mm), doble encendido y doble árbol de levas a la cabeza, comandado por un tren de engranajes en el centro del block, con la fundición de cilindros dividida en dos lotes de cuatro.

Los grandes problemas de la época eran obtener una carburación adecuada y comandar con seguridad las válvulas. Mercedes solucionó ambos inconvenientes adoptando una insólita inyección directa a los cilindros y eliminando cualquier problema de resortes, con el mando desmodrómico de las válvulas.

Así se podía llegar hasta las 10.000 rpm con mayor aceleración y permanencia de las válvulas en posición abierta. Además, para poder carenar todo el automóvil, prácticamente se acostó el motor en su montaje. Los tubos del chasis eran de 2,5 cm de diámetro. Diferencial y caja formaban un solo núcleo, desplazado hacia un costado para sentar en posición baja al piloto. Adelante, barras de torsión reemplazaban a los elásticos o resortes helicoidales. Atrás, un semieje pivotado debajo del diferencial permitía el empleo de combas negativas y bajaba inusitadamente el centro de rolido. Otro evidente experimento (que dio resultados) fue el montaje de los frenos en el chasis para eliminar peso no suspendido; atrás se montaron, en la salida del diferencial y adelante, casi sobre el centro del bastidor unidos a las ruedas por dos semiejes; exactamente como en el Lotus 72 de 1970.

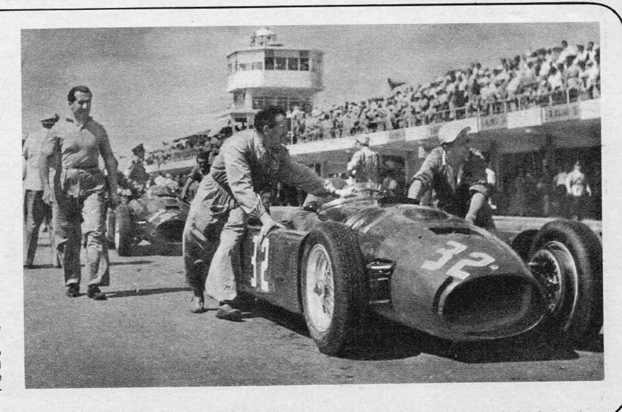
Con todas estas innovaciones y un poderoso equipo, MB ganó los certámenes del 54 y 55 con Juan Manuel Fangio al volante de la W 196, que se hizo en versiones carenadas o con ruedas descubiertas.

1954/1957; LANCIA D 50.

Junto a Mercedes Benz, Vittorio Jano, ahora trabajando en Lancia luego de dejar Alfa Romeo, fue el primero en adelantarse a los tiempos. Su ingenio creó el modelo D 50; único capaz de seguir a los Mercedes en 1955, luego de que en 1954 todas las marcas compitieran con similares posibilidades. Apenas Mercedes Benz se retiró a fines del 55, Lancia quedó como la de mayores posibilidades. Al punto que Enzo Ferrari tomó varios de estos coches para hacerlos correr bajo su escudería porque su modelo clásico de F 1 había quedado obsoleto.

El motor era un V 8 a 90º de 73,6 x 73,1 mm, con cuatro carburadores dobles y dos bujías por cilindro. Esta planta motriz formaba parte de la estructura tubular con caños tan delgados como los del Mercedes. De donde el concepto que "introdujo" el Lotus 49 en la actual F 1 ya resultaba archiconocido, máxime si se tiene en cuenta que Bugatti, en 1920, había creado el primer diseño de ese tipo. Para mantener invariable la distribución de pesos a medida que se consumía el combustible, los dos tanques de nafta se "colgaron" entre las ruedas, a los costados del bastidor, lo que también favorecía la aerodinamia.

En 1957, Ferrari siguió con el Lancia, al que introdujo pequeñas modificaciones mientras Cooper, Lotus, BRM y otras marcas inglesas avanzaban en el campo de la F 2 dispuestas a entrar en la F 1. Sin duda, se avecinaba el gran cambio.





automundo

EDITORIAL CODEX S. A.

Año VII Nº 340

23 de noviembre de 1971

Miembro de la Asociación Argentina de Editores de Revistas

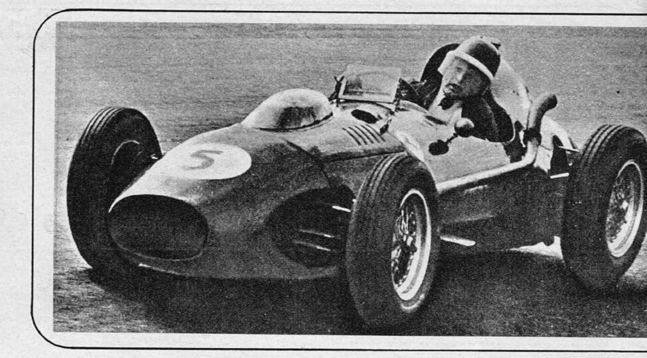
Miembro del I. V. C.

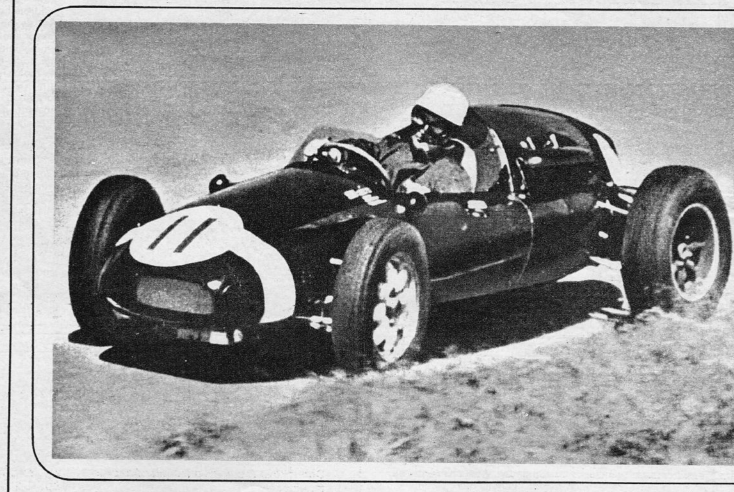
AUTOMUNDO. Publicacion semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S.A., Maipu 88. Tel.: 33-3485, Bs. As. Director Pedro G. San Martin © Copyright by Codex Press Services Internacional Corporation. Panama, Panama, para todo el mundo, 1965/66/67/68 69/70/71. Copyright by Editorial Codex S.A., Buenos Aires, Argentina, para la Republica Argentina. año 1965/66/67/68/69/70. Reg. Prop. Int. Nº 1.055.674 Distribuidores, ARGENTINA. Distribuidora Universal de Publicaciones S.A.C. e I., Maipu 88, piso 4º, Casilla de Correo 891, C. Central. T.E. 30-5872/30-5930. Venta de ediciones anteriores, Maipu 88 y Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY: Distribuidora Codex Uruguaya S.A., 25 de Mayo 620. Montevideo. CHILE: Distribuidora Codex Chilena de Ediciones S.A., Santo Domingo 1175, Santiago. VENEZUELA: Distribuidora Codex Venezolana S.A., Torre El Cuji, 2º piso of. 20. Esquina del Cuji, Caracas. Imprimio Codex S.A., Doblas 965, Buenos Aires.

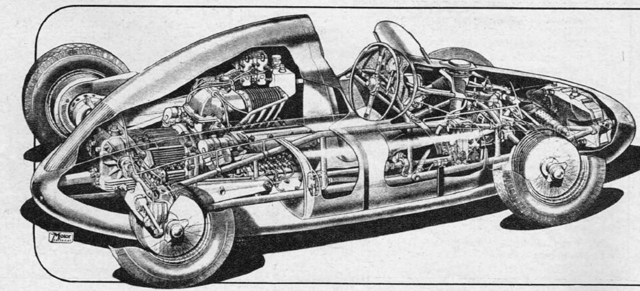
22 de noviembre de 1971. INDUSTRIA ARGENTINA.

Correo Argentino
CC. y Suc. 3-27-34 y 60 (B)
Tarifa Reducida Nº 7719
Franqueo a Pagar Cuenta Nº 443

LA EVOLUCIÓN DE LA F1







1958;

FERRARI DINO V 6

Apenas dejó los Lancia, Enzo Ferrari se abocó al diseño de un nuevo monoplaza. En el receso 1957/58, la FIA dispuso que el combustible a usar sería de aviación y que la distancia mínima de las carreras pasaría de 500 kilómetros a 300. Esto permitió reducir el tamaño de las ruedas, de los frenos y hacer componentes de bastidores más livianos. Todas las marcas aprovecharon el adelanto. Entre ellas Ferrari, que llevó su motor V 6 de dos litros a 2500 cc para obtener 280 HP, e incorporó resortes helicoidales y paralelogramos deformables en la suspensión delantera. Esto se hizo pensando en enfrentar la nueva ofensiva de Inglaterra que ya contaba con los más pequeños y livianos autos de motor en popa. Mike Hawthorn no tuvo inconvenientes, ese año, en apoderarse del campeonato; a la postre, el último que ganaría un auto con el impulsor al frente.

1958/1960;

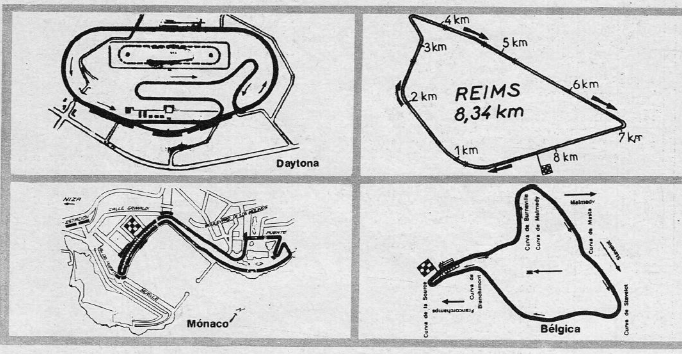
COOPER CLIMAX

Cooper siempre defendió la posición del motor en popa siguiendo las ideas de Ferdinand Porsche, quien en 1933 introdujo los Auto Union con esa disposición. En F 2, Cooper probó el concepto y en 1958 se abocó de lleno al diseño de un bastidor con la ventaja de que el motor se lo proveería Coventry Climax. Con 2200 cc de desplazamiento, el cuatro cilindros de Climax, ubicado en el ligero y pequeño Cooper, abrió los ojos a los tradicionalistas como Ferrari, Maserati y otros. Con 220 HP comenzó a presentar lucha a motores de hasta 300 caballos. Su gran ventaja estaba en la suspensión independiente en las cuatro ruedas y la adopción de frenos de disco Girling. Las suspensiones eran influidas por la técnica de Colin Chapman, que en ese entonces trabajaba para Vanwall. La semilla del cambio estaba echada, aunque en 1958 Mike Hawthorn, con un Ferrari ya equipado con resortes helicoidales, se llevó el campeonato. Pero en 1959 y 1960 fue Jack Brabham con el Cooper Climax quien ganó los dos certámenes, convenciendo, finalmente, a todos los tradicionalistas de la necesidad del cambio. En esas dos temporadas, Climax había desarrollado una versión de dos litros y medio de su cuatro cilindros en línea, y con 250 HP y gran confiabilidad, permitió el éxito de la marca inglesa y la introducción del monoplaza tal cual se lo conoce aún hoy.

CISITALIA PORSCHE TYPE 360

Aunque nunca llegó a correr, este automóvil, producto de un acuerdo entre Piero Dusio y la organización Porsche de posguerra, merece un lugar como el proyecto más visionario y avanzado de la F 1 de 4.500 cc. Sus características, aún hoy, siguen siendo de vanguardia. El motor era un Fiat de litro y medio de doce cilindros opuestos con compresor. En él se adelantan los conceptos de un chasis tubular para motor en popa con caja puente, carrocería aerodinámica y tracción en las cuatro ruedas. Uno de estos automóviles fue comprado por la Argentina y luego repatriado a Alemania: bien podría ser una rara versión del Ferrari 312 B que revolucionó (???) la técnica de disposición de los cilindros en F 1. Se lograron 450 HP a 10.500 rpm. Fue justamente la alta potencia (imposible de trasmitir por medio de neumáticos tan estrechos) lo que decidió a Porsche hacer tractoras las cuatro ruedas.

CORREO DEL LECTOR



SIGLAS Y CIRCUITOS

1) ¿Significa la sigla CV lo mismo que HP?

2) ¿Qué es una chicana, la de Le Mans por ejemplo?

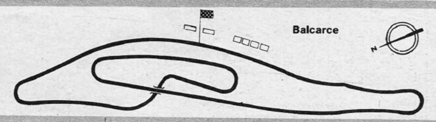
3) ¿Podrían publicar los planos de los siguientes circuitos: Indianápolis, Daytona, Goodwood, Reims, Mónaco, el futuro autódromo de Balcarce y el de Bélgica sobre el que no se corrió más por considerárselo peligroso?

Rodolfo D. Casella
Buenos Aires

1) CV (cheval vapeur) significa "caballo de vapor"; HP (horse power), "caballo de potencia"; ambas son siglas que determinan una medida de potencia y que difieren muy poco entre sí: HP = 75,6 kgm/segundo; CV = 75 kgm/s.

2) Chicana es un obstáculo artificial que se coloca en una parte de un circuito para que los automóviles disminuyan la velocidad, para cambiar transitoriamente el trazado de la pista, etc.

3) En Bélgica no se corrió este año en Spá-Francorchamps, pero por otros motivos, además de la seguridad.



PILOTOS POLÉMICOS I

Esta misiva tiene por objeto tratar de refutar algunos puntos de vista de la carta de los señores Grau-Bassas publicada en el número 338 de AUTOMUNDO. Para ello, voy a hacer una serie de consideraciones.

1º) Los señores Grau-Bassas dicen que cuando triunfó Reutemann en Alemania no compitió ninguna de las grandes figuras de la categoría. Sin embargo, tanto Dieter Quester como Wilson Fittipaldi son rivales de sumo cuidado aunque puedan no ser considerados grandes figuras, ya que su clasificación final en el campeonato así lo indica.

2º) Con respecto a la carrera de Albi, con esa opinión desmerecen la actuación del "Lole". ¡Les parece poco quedar último, a más de una vuelta del puntero apenas comenzada la competencia y finalizar en segundo lugar, aunque los rivales superados sean, como dicen los lectores que menciono, de segunda línea? Les aseguro que actuaciones de este tipo se ven muy de vez en cuando, sobre todo a nivel internacional.

3º) Los señores Grau-Bassas se olvidan de un "pequeño detalle", y es que el equipo no está formado por Reutemann y Ruesch solamente, sino que también hay un director técnico que es el que desarrolla la planificación que se sigue antes y durante la competencia. Tengo entendido que el señor Staffa prefirió, para la primera carrera de Vallelunga, sacrificar el posible triunfo en pos de asegurar el subcampeonato para el "Lole". Todos hubiéramos preferido que Reutemann saliera a pelear el campeonato, pero en el supuesto de que hubiera vencido, igual, hubiese salido subcampeón, ya que en la última carrera no sumó puntos para el campeonato. Un refrán dice que "más vale pájaro en mano que ciento volando".

4º) Los lectores opinan que los pilotos elegidos no sirven para la categoría y proponen a hombres de F 4 para desempeñarse en el equipo. Les hago la siguiente pregunta: ¿quién tiene más experiencia sobre vehículos de cilindrada mayor: hombres como Reutemann y Ruesch, que han corrido en SP, SP internacional y algunas otras categorías en el orden nacional, aparte de la experiencia del "Lole" en F 1 desde la última TI, o los hombres nombrados de F 4, que han corrido casi exclusivamente en dicha categoría?

5º) Agregan que dichos corredores de F 4 se destacan en una categoría en la que existe paridad mecánica, lo cual es cierto. Pero no es menos cierto que la F 2 internacional nunca estuvo tan difícil como este año (esta no es mi opinión solamente, sino también la de la prensa especializada).

6º) Por último, a mi forma de ver, un piloto mediocre no puede obtener un subtítulo internacional y menos firmar contrato para correr como piloto oficial de un equipo de F 1, para el caso de Reutemann, y si Ruesch también fuera mediocre como piloto, no le hubieran ofrecido una plaza para correr en SP el año que viene.

Horacio H. Agaras
Luis Guillón (Buenos Aires)

PILOTOS POLÉMICOS II

Al parecer, el señor Patricio González Grau-Bassas sabe más que toda la gente del ACA, de YPF y demás argentinos que pusieron a "Lole" y a Ruesch en Europa.

Es necesario que sepa que fuertes empresas argentinas no hubieran gastado millones en formar un equipo para correr en la categoría más difícil del Viejo Mundo formado por dos mediocres pilotos, como dicen en su carta.

Parece que el lector Grau-Bassas los conoce desde hace dos años no más, pero antes de ir a Europa alguna relevancia deberían tener, ¿no es así?

Además, parece también que sabe más que Juan M. Fangio, quien, cuando opina, se basa en toda su experiencia.

En su carta, el lector nombrado sugiere dos pilotos de Fórmula 4 de 850 cc para sentarlos en coches de 1600 cc. Doble potencia, doble velocidad. ¿Cuánto tiempo cree que tardarían en adaptarse a la Fórmula 2? ¿Un año? ¿Estarían en condiciones de ganar pasado ese tiempo? Creo que si así fuera, estaríamos ante la presencia de nuevos Fangios, fueras de serie. Si hubiese en este momento pilotos de tamañas condiciones, ya estarían en Europa. Vayamos ahora a lo que hizo "Lole". Lo más importante es que ganó un subcampeonato detrás de Peterson, el "rey". Triunfó en Alemania pero nadie le pisó el poncho, y si hubieran estado los mejores, Reutemann



Reutemann: después de Fangio, la mejor actuación argentina en Europa.

hubiera luchado la punta con ellos hasta el final, porque ese día "mataba".
En Albi remontó una competencia que perdió en la segunda vuelta, aunque así y todo salió segundo, y si Peterson no hubiese tenido ese problema, su posición sería la tercera colocación.
El lector Grau-Bassas no tendría que hacerse problemas por el desenlace del campeonato en Vallelunga porque "el Lole no tendría opción al campeonato si el cálculo no me falla". Pero ese día, en Italia estaba Fangio y fue especialmente a brindarle apoyo moral al "mediocre". No creo que Fangio alentaría a un volante sin condiciones; antes bien, lo hubiera impuesto de la realidad.
De Ruesch podemos decir que le tocó como aprendizaje el año más difícil de la categoría hasta el momento y, sin embargo, este "mediocre" está dando sus resultados. En la Copa Dos Mundos, segundo detrás de "Lole", otro "mediocre".
Es de esperar que la próxima carta del lector Grau-Bassas sea más constructiva y quizá, entonces, la carrera que viene la ganemos todos.

Rodolfo V. Barbieri
Capital Federal

TURISMO CARRETERA

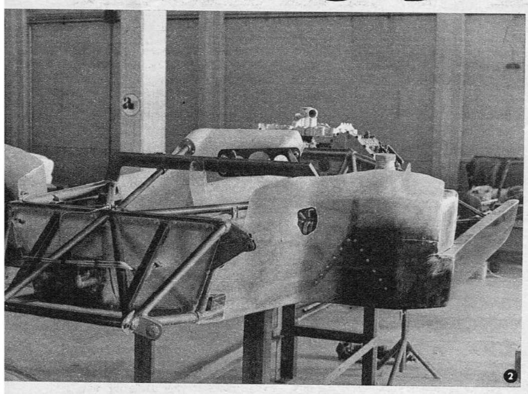
1) ¿Cuál fue la primera carrera de Turismo de Carretera?
2) ¿Cuándo y dónde superó el primer auto de TC los 200 km/h?

Julio María Aguirre
Capital Federal

1) En 1935 se organizó el Gran Premio Internacional, en el que podría intervenir cualquier tipo de máquina y quien deseara probar suerte como corredor, además de los que ya figuraban. Tomaron parte los famosos modelos "baquets" y biplazas, y la competencia se la adjudicó Arturo Kruuse al volante de un Plymouth, modelo cupé, carrocería de serie. Las etapas en territorio argentino fueron de regularidad, mientras que en Chile se pudo competir en carrera abierta. La clasificación final fue por puntos. Esta competencia es considerada como la primera de Turismo de Carretera, aunque tal denominación apareció mucho después, cuando ya se corría con coches completamente cerrados y con los techos acorazados. Como muchos sostienen que el nacimiento de una categoría debe corresponder a un reglamento bien definido, algo que no ocurrió en 1935 con ese Gran Premio, la polémica sigue en pie, aunque el hecho generalmente aceptado es considerar a esa competencia el punto de partida del actual TC.
2) El 29 de abril de 1962, Ángel Meunier cubrió el primer circuito de Necochea a 200,295 km/h.

ORESTE BERTA TRABAJA...

CON RITMO



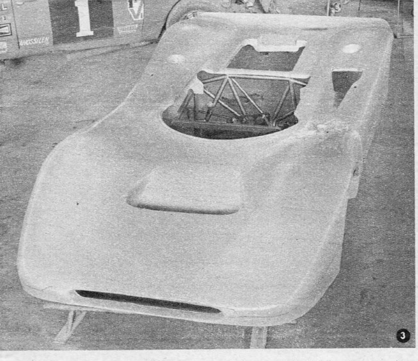
La última semana, AUTOMUNDO tuvo oportunidad de dialogar con Oreste Berta sobre los resultados obtenidos con su V 8 y su futuro con miras a la Temporada Internacional. Hasta el momento, los resultados son inmejorables, y todo permite prever que el 9 de enero los aficionados que concurran al autódromo de Buenos Aires tendrán motivos de sobra para sentirse satisfechos.

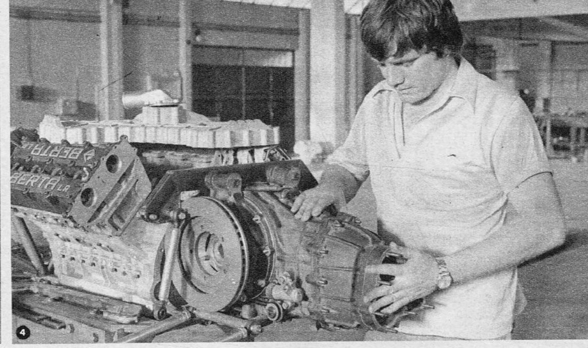
Por "SPRINTER"

TODO ES actividad en la "Fortaleza". Del taller surge casi con monotonía el ruido a veces ensordecedor de las máquinas-herramienta obedeciendo las órdenes emanadas del núcleo central: la oficina de Oreste Berta, donde la computadora se convierte en la mano derecha del "Mago".

Sobre el escritorio, planillas y más planillas gritan su verdad en ininteligible lenguaje cibernético, como esperando que esa ensalada misteriosa de números y códigos se transforme en una ovación unánime el 9 de enero, cuando los productos de ese esfuerzo salgan a la pista del autódromo de Buenos Aires demostrando que las miles de horas de trabajo no fueron injustificadas.

La semana pasada, luego de 17 horas continuas de giro en el banco de pruebas, Berta desarmó íntegramente su V 8 de tres litros para comprobar el estado de las piezas que lo integran; al certificar los resultados, no pudo evitar una sonrisa: todo estaba en perfecto orden. Como si las 17 horas de marcha a distintos regímenes (a veces superiores a las 10.000 rpm) no hubieran existido. En esos días





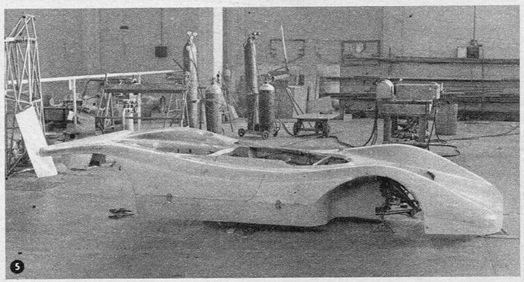
1 Oreste Berta junto a su motor V 8 ya experimentado. Las pruebas preliminares de banco dieron resultados óptimos que dejaron conformes al preparador de Alta Gracia.

2 El chasis, tubular, espera algunos elementos de suspensión para quedar totalmente listo. El peso está en el orden de los 30 kilos. Sobre él, ya hay un motor colocado.

3 La nueva carrocería del Berta LR guarda las líneas que caracterizaron a los modelos anteriores. La diferencia mayor radica en que será 75 mm más baja que aquellas.

4 Luis Di Palma, piloto número uno del equipo, también trabaja colaborando con Berta. El arrecifeño formará pareja con Bertolini. García Veiga y Reutemann completarían el plantel.

5 La perfilada carrocería del Berta LR espera ser montada en el chasis. El conjunto, con motor incluido, podría rodar por primera vez la semana próxima.



DE TEMPORADA

también se recibió parte del dinero prometido por el Ministerio de Bienestar Social, lo que terminó de poner en marcha en forma definitiva el "Operativo Temporada".

—¿En qué fase se encuentran los ensayos del V 8 actualmente?
—Ya terminamos todas las pruebas relacionadas con vida útil y rendimiento del motor, y en muy pocos días tendremos las versiones definitivas para colocarlo en los dos autos que estamos construyendo para la Temporada.
Antes de diez días, el primer coche estará rodando con nuestro motor.
—¿Qué problemas se presentaron durante los ensayos?
—Por suerte, los problemas que tuvimos fueron ínfimos. Realmente, estamos muy satisfechos con los resultados que arrojaron los ensayos de banco.
Unicamente nos dieron un poco de trabajo las bombas inyectoras, a las que introdujimos algunas modificaciones con buenos resultados. El problema mayor es que queda poco tiempo y hay que trabajar mucho.
—¿Cuáles son los resultados numéricos obtenidos con el V 8 hasta el momento?
—Una cupla máxima de 33 kgm y una potencia de 420 HP a 9.800 rpm con un régimen máximo de giro de 11.000 rpm.

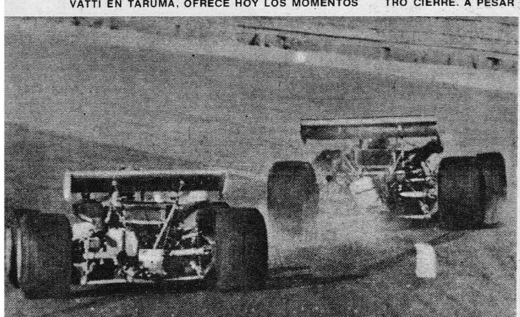
Mientras habla Berta muestra a AUTOMUNDO una tabla comparativa de su motor con el Cosworth, donde se demuestra que a bajos regímenes la balanza acusa resultados favorables al V 8 cordobés, emparejándose cerca de las 9.000 rpm, para terminar con un régimen máximo levemente en favor del Cosworth. De todas maneras, en algunos regímenes intermedios, cuando hace falta aceleración, el Berta eroga cerca de 70 HP más que el Cosworth, lo que lo favorecerá en circuitos sinuosos.
—¿Qué modificaciones se hicieron desde que comenzaron los ensayos en el banco?
—Prácticamente ninguna, salvo en las válvulas, donde se cambió el tratamiento térmico del material. También cambiamos la bomba de aceite, y en este momento estamos terminando una nueva tapa frontal que llevará todas las bombas incluidas, eliminando las correas, que siempre traen problemas.
—¿Qué hay sobre los nuevos chasis, Oreste?
—Ya están casi listas las dos carrocerías, y estamos esperando algunas piezas que llegarán de Inglaterra para completar la suspensión y las rótulas. En el sector bastidor y carrocerías, los únicos elementos importados son las rótulas. Todo el resto es de industria nacional.
—¿Cuanto pesa el chasis tubular?
—Está en el orden de los 30 kgs. Además, la carrocería será 75 mm más baja que la anterior.
—¿Hay alguna fecha prevista para comenzar con los ensayos de los autos completos?
—En un principio espero tener listos 4 motores de la versión definitiva más el que utilizamos para las pruebas y otro completo que por el momento no pensamos armar. De acuerdo con esto, creo que en una semana más el auto estará rodando. Lo que no tengo decidido aún es dónde lo vamos a probar. Si se puede, lo haremos directamente en Buenos Aires; de lo contrario, podría ser en Maggiolo. Por supuesto que el encargado de las pruebas será Luis Di Palma.
—¿Definitivamente se sabe quiénes serán los pilotos?
—Por el momento tengo solamente decidida la tripulación del primer auto, que estará a cargo de Di Palma y Bertolini. Antes de hablar con el resto de los pilotos para el segundo coche voy a esperar los resultados de las pruebas, y recién entonces decidiré. Por otra parte, como se sabe, tengo la palabra de Juan Manuel Fangio en cuanto a la prioridad para elegir pilotos, y mantengo mi idea original de invitar a Néstor García Veiga y Carlos Reutemann, pero en los próximos días tendré un panorama más claro en este sentido.

Si todo sigue como hasta ahora, los coches de Berta darán que hablar y bien en los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, que si ya están próximos para quienes tienen alguna relación con la Temporada Internacional, lo están aún más para Oreste Berta y su "Fortaleza", que viven y trabajan a ritmo de Temporada.

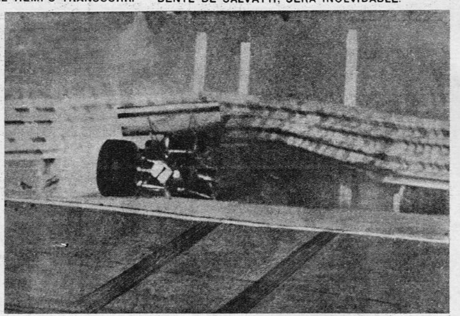
RECORDANDO TARUMÁ

UNA CARRERA INOLVIDABLE

A VECES, LA URGENCIA POR CERRAR UN NÚMERO HACE QUE COSAS IMPORTANTES QUEDEN AFUERA. AUTOMUNDO, ÚNICA REVISTA ARGENTINA QUE PRESENCIÓ EL TRIUNFO DE REUTEMANN Y VIVIÓ DE CERCA LA MUERTE DE GIOVANNI SALVATTI EN TARUMÁ, OFRECE HOY LOS MOMENTOS CULMINANTES DE DICHA CARRERA, QUE NO PUDIERON SER PUBLICADOS LA SEMANA PASADA POR HABER OCURRIDO EN LOS ÚLTIMOS MINUTOS DE CARRERA Y FUE IMPOSIBLE LLEGAR CON DICHO MATERIAL A HORARIO PARA NUESTRO CIERRE. A PESAR DEL TIEMPO TRANSCURRIDO CREEMOS QUE LAS FOTOS Y LO QUE ELLAS DICEN MERECEN SER PUBLICADAS. SON EL TESTIMONIO DE UNA PRESENCIA ARGENTINA EN CARRERA QUE, POR LA SUERTE DEL TRIUNFO DE REUTEMANN Y POR LA DESGRACIA DEL ACCIDENTE DE SALVATTI, SERÁ INOLVIDABLE.



Instante en que Giovanni Salvatti emprende el viaje a su trágico destino. Luego de hacerse "chupar" por Wilson Fittipaldi en la recta de boxes, salió detrás de este antes de la curva uno del circuito. La succión le otorgó a su March excesiva velocidad para entrar en dicha curva. Ante la imposibilidad de doblar en tales condiciones, Salvatti (en la foto, a la derecha) frenó, tal como lo indican las huellas que dejaron las ruedas en el pavimento y el humo que estas levantan. Así, bloqueó las ruedas (nótense las delanteras, apuntando levemente hacia adentro).



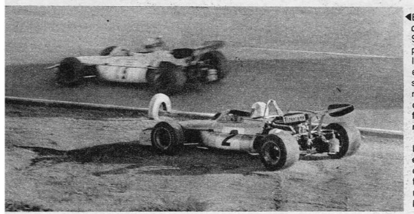
El momento preciso del impacto. Con sus ruedas bloqueadas el auto siguió derecho, proyectándose de frente contra el guard rail, que, como también se puede apreciar en esta foto, era demasiado alto en su despeje del piso. La perfilada trompa del March 712 M verde oscuro se metió debajo del mismo, abriendo camino al resto del auto, que no cayó a un barranco de 15 metros que había del lado externo de la curva porque lo frenó el alerón. Entre el guard rail, por el que el auto pasó por debajo, y el poste de la izquierda, consumaron la tragedia. El golpe de la cabeza del piloto contra el primero de ellos fue fatal.



La foto muestra las marcas que dejaron las gomas del auto de Salvatti en el piso, las que terminan en el grupo de personas que, al fondo, rodean los restos del March. Sin duda, la altura del guard rail fue la causa de la muerte de Salvatti, pero su ida de pista se debió a un error pura y exclusivamente de él.



Terminada la carrera, el auto es sacado del circuito por una grúa. En la foto se puede apreciar el estado en que quedó. Era imposible que alguien saliera con vida de allí dentro. La colonia italiana en Tarumá lloró amargamente la desaparición de otra de sus grandes esperanzas futuras.



◀El otro momento culminante de la carrera. Faltando dos vueltas para terminar la segunda serie, Tim Schenken se queda a la vera del circuito por baja presión de aceite en el motor. Mientras el australiano va lentamente por la calle auxiliar guiado por el impulso, pasa Carlos Reutemann rumbo a la que sería su segunda victoria en F 2. Hasta ese momento, Schenken superaba al argentino en la suma de tiempos por menos de un segundo. Era la definición de una de las carreras más espectaculares del año.



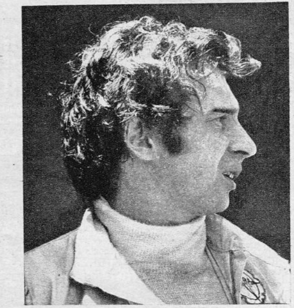
Las coronas de laureles y los trofeos que no se entregaron. La muerte de Salvatti empañó el final de lo que tendría que haber sido una auténtica fiesta. En los boxes el silencio era por demás significativo. Las palabras, sin duda, estaban demás. Nadie quedó con ganas de festejar nada.

TEMPORADA AL DÍA

SORPRESA. Sorpresivamente se tuvo conocimiento que BRM ofreció su puesto de primer piloto en el equipo de F 1 a Jean Pierre Beltoise. El francés, trás conversar con la gente de Matra, a la que está ligado desde hace muchos años, decidió aceptar, estimándose que firmaría contrato en estos días. Este hecho torna incierto el panorama 1972 de la marca gala, ya que hace pocos días Chris Amon también hizo un planteo ante las autoridades de dicha empresa; el neocelandés informó a las mismas que si no se renovaban los autos de Fórmula 1, no firmaría contrato para el año próximo. Según parece, en los planes de Matra no figuraban tales proyectos, por lo que es de suponer que con Beltoise en BRM y Amon sin renovar contrato, el equipo se disolvería, retirándose la marca de la categoría máxima. Ausencia importante para nuestra TI, sin duda.

MARCH. **Ante las negativas de Wilson Fittipaldi y la firma del contrato de Reutemann con Brabham, March debió cambiar sus miras respecto a la elección de su segundo piloto para Fórmula 1. Finalmente, tal como se preveía, el puesto quedó en manos del austríaco Nikki Lauda, quien debutaría en el equipo británico en el GP de la República Argentina.**

PLANTEL. Luego de los cambios de piloto lógicos de todo campeonato mundial (esta vez no fuerón muchos), el plantel que conforman los distintos equipos de Fórmula 1 hasta el momento y que en definitiva será el que corra en el próximo GP de la República Argentina es el siguiente: Brabham, Carlos Alberto Reutemann y Tim Schenken; March, Ronnie Peterson y Nikki Lauda; Lotus, Emerson Fittipaldi y Dave Walker; BRM, Jean Pierre Beltoise, Peter Gethin, Howden Ganley y Helmut Marko; Ferrari, Jackie Ooliver o Renie Wisell; Tyrrel, Jackie Stewart y Francois Cevert; Tecno, Giovanni Galli; Surtees, John Surtees y Mike Hailwood, con un tercer auto patrocinado por un equipo particular que correrá Andrea de Adamich, probablemente con motor Alfa Romeo. Queda por ver qué pasa, entonces, con el equipo Matra, en tanto es improbable que Williams pueda estrenar entre nosotros su F 1, ya que problemas económicos le impedirían terminarlo a tiempo. Además, se da como un hecho la separación de su piloto, Henri Pescarolo, del team. Éste podría correr en forma particular con un Brabham, pero difícilmente esté en nuestra TI. En lo que hace a autos para pilotos argentinos, BRM y Tyrrell traerán uno cada uno. En cuanto a Graham Hill, podría venir conduciendo un Surtees en forma particular. En lo que respecta a SP, no hay mayores novedades.



Beltoise, el imprevisible: con un pie en BRM.



Nikki Lauda: finalmente, piloto F 1 de March.



Carlos Marincovich: entrenarse, por las dudas.



Jorge Ternengo y la gran oportunidad: ¿correrá para Berta?

BERTA. **Sigue la danza de nombres respecto a quienes tripularán los dos Berta LR SP en la próxima TI. Mientras el constructor afirma que desearía a Luis Di Palma, Emilio Bertolini, Carlos Reutemann y Néstor García Veiga (los dos primeros integrarían una pareja y los restantes la otra), no es difícil que el segundo auto lo corran, en definitiva, Carlos Ruesch y Jorge Ternengo. Sucede que Reutemann, tal como lo adelantó AUTOMUNDO oportunamente, no podría correr en SP porque se lo impide su contrato con Brabham; García Veiga, en tanto, tendría una plaza asegurada en Alfa Romeo. Así, surgen los nombres de Ruesch y Ternengo, que el mago de Alta Gracia también tiene en carpeta. Cabe destacar que Ruesch, si bien tiene un ofrecimiento para correr un Lola de Joackim Bonnier, desecharía el mismo por consejo de Fangio, quien está muy interesado, igual que Berta, en que integre el equipo argentino.**

MARINCOVICH. Según parece, Carlos Marincovich se quedaría sin correr en la próxima TI. Por un lado, Berta no lo incluye en sus planes y por el otro, el mismo piloto afirmó que sólo correrá un auto en los 1.000 Kilómetros, si se da cuenta que está, físicamente, en condiciones de hacerlo. Su total inactividad durante 1971 sobre autos potentes (corrió sólo en TC), le hicieron perder trainning; algo muy importante para tripular máquinas tan poderosas como las europeas. Con el fin de hacerse un test a sí mismo, Marincovich está buscando que alguien le preste o le alquile un F 2 durante 20 días, para entrenarse en forma intensiva en el Autódromo Municipal. Luego del mismo, decidiría si está en condiciones de correr o no en caso detener algún ofrecimiento.

DI PALMA. **Juan Manuel Fangio se encuentra entusiasmado con la posibilidad de obtener un Fórmula 1 para Luis Di Palma en el próximo GP de la República Argentina. Empero, las miras del "Chueco" van más allá: su intención es lograr que el arrecifeño corra todo el año próximo en Europa.**

COLORES. Probablemente, los argentinos no tengamos oportunidad de ver en nuestro Grand Prix de F 1 a los BRM con los colores del Yardley Team. Según parece, esta empresa patrocinará en 1972 a Mc Laren, tanto en F 1 como en F 2, categoría ésta en la que reaparecerá luego de mucho tiempo. BRM, a su vez, sería patrocinado por Marlboro (cigarrillos) aunque la muerte de Siffert habría enfriado las trátativas en tal sentido, ya que el suizo era quien llevaba adelante las negociaciones.

BRASILEÑOS. **Tal como lo anunciáramos hace algunos números, tres autos con pilotos brasileños estarían en los 1.000 Km de la Ciudad de Buenos Aires. Son ellos el Porsche 908/2 de Luiz Pereira Bueno, que lo correría con Lian Duarte, un Alfa Romeo 33 TT 3 Targa de los hermanos Diniz que correría Abdilio Diniz y Emilio Zambello, y un Lola Cosworth T 210 de Renato Catapani que se lo ofrecería a "Cacho" Fangio. Empero, todos ellos tropezarían con un inconveniente. Los 1.000 Kilómetros serían sólo para 25 autos, por lo que los brasileños no podrían correr. Sin duda, una ausencia lamentable ya que no sólo se perdería un lugar para otro piloto argentino, sino que también sería una especie de reconocimieto para quienes durante casi todo 1971 colaboraron para que nuestras carreras de SP tuvieran un nivel aceptable. Además, sería más barato traer tres autos desde Brasil con pilotos ya conocidos en nuestro medio y no tres europeos de poca nombradía, como algunos de los que figuran en la lista suministrada por el Club YPF. A pensarlo, que puede valer la pena.**

frene... mire... compre!...

Realización EDDIE Publicitaria - T. E. 32-1424/7989

VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS

PALANCA AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO

Reparación - Nacarados y Plastificados.

ACCESORIOS DEPORTIVOS

Fundas boucle de toalla

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE CINTURONES DE SEGURIDAD



CUIDEX®

PRIMER CINTURON RETRACTIL DE SEGURIDAD

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires





CON SOPORTE DISTANCIADOR BARTH, PARA TAPA DE MOTOR. UD. LO COLOCA SIN HACER MODIFICACIONES

LA TAPA DE MOTOR SE CIERRA NORMALMENTE CON LLAVE
● NO VIBRA ● ES REBATIBLE

TORINO S. C. A.

SANTA ROSA Y SAAVEDRA - VICTORIA
Pcia. de Bs. Aires - T.E. 89-7339

TUERCAS PEUGEOT

404-504 y PICK-UP T4B

AUMENTEN POTENCIA MAYOR CONDUCCION
CON: **RESORTES ELECTRONICOS 8 K.**

(Aleación Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre)

Obténgalos en: Av. Córdoba 5792
J. A. Cabrera 5665 - Salguero 790
Estado de Israel 4120 - Warnes 678
Warnes 702 - Salta 1922 (M. del Plata)
O en: LAVALLE 2257 - L. 19, Bs. As.
Enviando Cheque o Giro, de $ 19,50
A la orden de ELECTRONICA 8 K



ADQUIERALO LISTO PARA ANDAR O EN KITS PARA ARMARLO UD. MISMO

PARA MECANICA RENAULT O DKW

KIT BASICO:
CARROCERIA CON COLOR INTEGRADO - CHASIS DE VIGA CENTRAL Y REFUERZOS LATERALES - PARABRISAS - BUTACAS REBATIBLES CON CORREDERA - FAROS INSTALACION ELECTRICA - PLANOS DE ARMADO Y ACCESORIOS.

GRAN VARIEDAD DE COLORES

FABRICANTES
DICKY
S. A. C. I. F. I. C. A

SUIZA 268 - Villa Sarmiento
HAEDO - T. E. 658-0729

REPUESTOS PARA



● IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES
● VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE ● ENVIOS AL INTERIOR



FIAT **FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.**

EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643, ESQ. GOYA 14, T. E. 69-5502 y 69-6738, CAPITAL ● FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221, VILLA DOMINICO, AVELLANEDA.

PRODUCTORA
ANEXO J 67®

Av. Juan B. Justo 4300 - Cap.



COLECCIONE CALCOMANIAS DEPORTIVAS

comunicado



Eddie

Señor propietario de vehiculos D.K.W. AUTO UNION, Ud. tiene realmente un buen coche y estamos seguros que siente por él particular estima.

La técnica alemana, la nobleza de sus materiales, no puede ni debe ser reemplazada por elementos de inferior calidad, repuestos fabricados aprovechando circunstancias especiales.

Una de las piezas vitales de su unidad, es la **PRECAMARA DE ESCAPE**, por largo tiempo fue faltante en plaza, hoy UNION MOTORS S.A. lo pone nuevamente a su disposición. Obtenga **mejor rendimiento, mayor potencia en alta y baja, menor consumo, menor nivel de ruidos, utilice este repuesto original. Dele nueva vida a su D.K.W.**

En nuestros representantes de todo el país y también en los agentes
DISFER S.A.C.I.F.I.A.



S. A. C. I. F.

CASTRO 2269 - BS. AS. - TEL. 922-7885/5933

CITROËN 2CV

CIGUEÑAL	$ 55.-
CILINDROS, PISTON, PERNO Y AROS	$ 60.-
TAPAS GUIAS Y VALVULAS NUEVAS	$ 40.-

RECTIFICACION MOTORCAR

FLORENCIO VARELA 1810
SAN JUSTO - T. E. 621-2794

DIS-SUD
s.a.c.i.f.

DARWIN 42 - CAPITAL - T.E. 55-7612

• Volantes deportivos • Instrumental BRD • Consolas • Conexiones • Llantas cromadas • Faros Carello • Lámparas de Bibromo • Aros de faros • Plásticos Espejos • Paragolpes • Parrilla • Campanas • Mazas • Discos de freno • Cinturones de seguridad • Palanca al piso Antenas de Radio látigo, telescópicas e interiores.

CUIDEX®

DESPACHOS AL INTERIOR EN EL DIA
VENTA DE TODO TIPO DE ACCESORIOS
VENTA POR MAYOR Y MENOR

REPUESTOS LEGITIMOS

NACIONALES E IMPORTADOS

FIAT RP

Precios especiales para mayoristas

GRANDES DESCUENTOS EN PARTES DE CARROCERIAS

AV. MITRE 98 esq. Méjico,
Florida Oeste - T.E. 760-7446

Solicite cotización - Envios al interior

CONJUNTO ARMADO PARA CITROEN

Dinamotor



PARA 2 CV - 14 Y 18 HP.

REMO MACCAFERRI

Distribuidor Mayorista

CANGALLO 3486 - Tel. 89-4194 - Bs. As.

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS

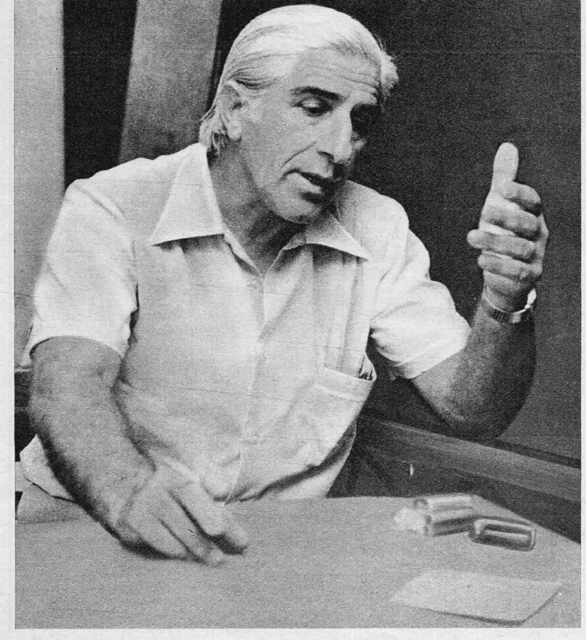
CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS

WASHER S. C. A.

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS - ASPIRADO INTERIOR

Lavado al "Champú", secado a aire

Pte. Figueroa ALCORTA 6438



TC: NUEVO PRESIDENTE, NUEVOS RUMBOS

JOSÉ MARIO SPADA

A poco de asumir sus funciones de presidente de la ACTC, José Mario Spada se prestó al interrogatorio de AUTOMUNDO. Mantener los lineamientos pero darle una vida más activa a la entidad son dos de los principios de la nueva comisión. La seguridad, una de las mayores preocupaciones. El TC y su significado. La popularidad de la categoría. ¿Es popular cobrar 10 pesos nuevos la entrada? Las fábricas. El calendario. El reglamento. Correr en tierra. sólo en pruebas tipo Gran Premio.

Por JORGE LUIS MITRI

AUN NO SE HABITUÓ a que lo llamen presidente. No es para menos; son muy pocos los días que separaron la asamblea de la ACTC para la renovación de autoridades de la competencia de Bragado. No obstante ello, José Mario Spada pudo dar a AUTOMUNDO una visión panorámica de algunos de los proyectos que trae el nuevo ente director. Como no podía ser de otra forma, entablar una conversación con Spada significa varias horas de charla. Por el apasionamiento que pone en cada una de sus convicciones, por los fundamentos que esgrime, por su trayectoria en el deporte motor, se constituye en una de las figuras importantes del medio. Allí, en Bragado, rodeado de algunos de sus compañeros de CD como Andrés Castelo, Remo Ríos, Carlos Alessina y Carlos Marincovich, informó sobre los planes futuros.

—¿Cómo encarará su acción de ahora en más la ACTC?

—La idea es mantener los lineamientos de la institución como hasta ahora, pero dándole una vida más activa. Eso queda demostrado por la integración de la Comisión Directiva, donde hay gente que corre, que ya se ha retirado, acompañantes, viejos, jóvenes...

—¿Cuál es la mayor preocupación de la CD?

—Desde abajo, como dirigentes, deberemos propender al mejoramiento del deporte por medio de una organización apta. Esto tiene mucho que ver con un aspecto importante del automovilismo, especialmente el TC, que es el de la seguridad. Si a los clubes y CADAD les preocupa dicho rubro, a nosotros, como representantes de los corredores, nos preocupa mucho más. Con esto no se puede decir que se eliminarán los accidentes, pero se hará todo lo posible para que ese riesgo se limite a la mínima expresión. Puede llegar el día en que tengamos nuestra propia comisión de seguridad y darse el caso de que, pese a que el comisario deportivo indique que se largue una carrera, nosotros, si esa comisión entiende que no existen márgenes de seguridad apropiados, aconsejemos a los pilotos no largar.

—¿Qué es el TC para ustedes?

—Una categoría del automovilismo nacida para el coche común de paseo, al que se le permiten mejoras para hacerlo competitivo. Existen lógicas restricciones en la preparación para adecuar la velocidad a los terrenos en que se transita, la ruta. Fue siempre una especialidad de trabajo para los preparadores. Al existir limitaciones, se debe aguzar el ingenio. Eso, en lo referente a su expresión como automovilismo. En lo que respecta a su trascendencia, se trata de una realidad ineludible para el país. El público es el gran juez. Va a las carreras y es pueblo. Quizá no sea el exquisito, pero sí el que quiere gozar de un espectáculo que no lo tenga atado a una tribuna y qué, además, le permita realizar miniturismo. Aunque no lo parezca, la especialidad cumple una función social. Es popular por excelencia y la categoría que permite correr a más gente. Por el hecho de ser popular, recibe apoyo publicitario.

—¿Es popular cobrar 1000 pesos viejos para presenciar una carrera que se realiza en una ruta nacional?

—Lo ideal es que no se cobrara entrada, como antiguamente sucedía. Pero todo ha cambiado. Los clubes dejaron de trabajar como lo hacían hace algunos años, cuando la carrera era la gran fiesta anual de la localidad. En ese entonces, para financiar la competencia, se realizaban rifas, comidas, festivales, etc. El mundo ha cambiado en todos sus aspectos, y este no podía estar ajeno al cambio. Los dirigentes no pueden disponer de tiempo ad honorem. Aun cuando lo tuvieran, no encontrarían el eco de entonces. Por lo tanto, se cobra entrada. Las primeras veces fueron bonos contribución, como ayuda. Cuando se vio que esto era un "golazo" referente a la afluencia de público, se dejó de trabajar en otro sentido. Se acuerdan de la carrera un mes antes, y todo se reduce a imprimir las entradas y organizar los equipos de cobradores. Por supuesto que también a atender el aspecto seguridad.

—¿Es conveniente que las fábricas intervengan directamente en TC?

—La categoría no está hecha para las fábricas. Es para corredores, no para marcas.

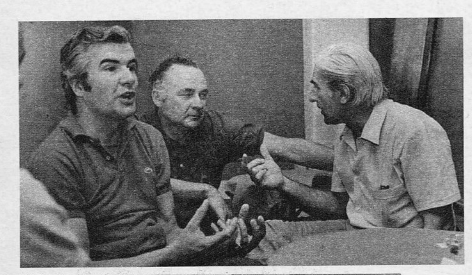
—¿Por qué, entonces, la ACTC promovió un campeonato de marcas?

—Solamente para que las fábricas ayuden a los corredores que defienden la marca. Creo que las comisiones de concesionarios están errando el camino al poner sólo dos autos en línea de partida y no colaborar con los particulares. Mucho mas positivo sería que Joseph o Herceg, por ejemplo, reunieran a todos los corredores y preparadores de las marcas que representan y los pusieran "en onda" respecto de los progresos técnicos a que arribaron. Eso solo significaría un adelanto notable y serviría para que las distancias se achicaran. Como siempre, existirían los primeros y los últimos, pero entre ambos habría mucho menor diferencia que la que existe actualmente.

—¿Qué otra función importante debe cumplir la CD de la ACTC?

—Fundamentalmente, aportar claridad. Poner de manifiesto un panorama real de la categoría y producir soluciones a corto, mediano y largo plazo. La CD está abierta para recibir cualquier tipo de inquietudes, mejor dicho, esperamos que se vuelque en ella todo aquello que se quiera aportar en pro del automovilismo. Por mi parte, estoy convencido de que se debe trabajar en equipo para conseguir soluciones. No todo son los corredores, los preparadores ni los periodistas por separado. Aunando criterios se puede hacer algo en serio.

—¿Qué opina de la idea del precalendario?





José Mario Spada desarrolla su show. Sus convicciones, sus fundamentos y los nuevos lineamientos para una institución: la ACTC.

—Consideramos que es una forma correcta de trabajar. En lo que no coincidimos es en la distribución de las fechas. No entendemos por qué no se pueden correr dos categorías diferentes en escenarios separados por varios kilómetros entre sí. En cuanto a nuestra categoría, todo se reduce a tres nombres: Carlos Pairetti, Luis Di Palma y Jorge Cupeiro. No tenemos inconvenientes en que ellos elijan dónde les conviene más correr. El parque de TC es suficientemente amplio y cada día es mayor.

—¿Es conveniente reformar el reglamento de TC?

—Tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 1973 y consideramos que puede seguir en vigencia durante muchos años más. Sólo caben algunas aclaraciones y modificaciones de forma, pero no de fondo. El reglamento se hace en base a una teoría, luego, la práctica aporta lo suyo. Las actuales reglas permiten la incorporación de los nuevos modelos de automóviles, a medida que se vayan produciendo, sin romper el equilibrio que existe actualmente. Por eso digo que puede tener vigencia sin inconvenientes durante muchos años más.

—¿Son suficientes los premios que se pagan actualmente?

—La cuenta es sencilla. Se dan 45.000 pesos nuevos por carrera en ese concepto; con todas las deducciones quedan reducidos a 37.000. Cada corredor desembolsa 3.000 pesos por carrera. Si lo multiplicamos por los 80 autos que se presentan, tendremos 240.000 pesos nuevos. Vale decir que existe una diferencia de casi veinte millones de pesos viejos entre lo que arriesgan los pilotos y lo que le ofrecen los clubes. Como se ve, existe un claro desequilibrio.

—Muchos defensores del TC dicen que existe una campaña para perjudicar el desarrollo de la categoría. ¿Ustedes lo creen así?

—No creemos que se intente "sabotear" a la especialidad, pero sí que cuando se toma una medida no se balancea cuáles pueden ser sus consecuencias. Por ejemplo, hay algunas pequeñas resoluciones de CADAD que atentan contra el crecimiento de la especialidad. Tal, el caso que se prohiba debutar en TC y se deje hacerlo en la clase "B" de TG 2, cuando las velocidades de los autos son similares. Esta medida, que se tomó a mitad de año, cuando varios pilotos estaban construyendo coches para integrarse al parque, perjudicó, indudablemente.

—¿Debe volver el TC a correr en tierra?

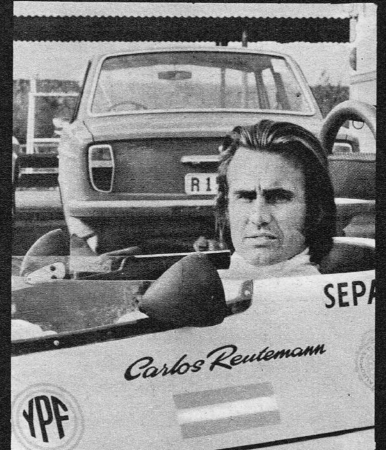
—La esencia de la categoría es que puede correr en cualquier tipo de escenario rutero. Montaña, llano, trabado, recto, etc. Respecto a la pregunta específica, creo que sólo puede hacerse en carreras de tipo Gran Premio, donde se pase una sola vez por un lugar.

—¿El TC debo volver a los autódromos?

—Categóricamente, ¡no!

En América como en Europa, con YPF ganamos todos.

No es cierto Reutemann?



Sí, es cierto

Felicitaciones por obtener el título de Subcampeón del Mundo de F2, ganar el trofeo Dos Mundos y por representarnos a todos con éxito.

Carlos Reutemann, piloto oficial de YPF, ACA, MBS (Deportes) y Dirección Nacional de Turismo, es, antes que nada, un representante del país.

De nuestro país que, día tras día, gana con YPF.





Lo mejor para su coche es lo mejor para el país.



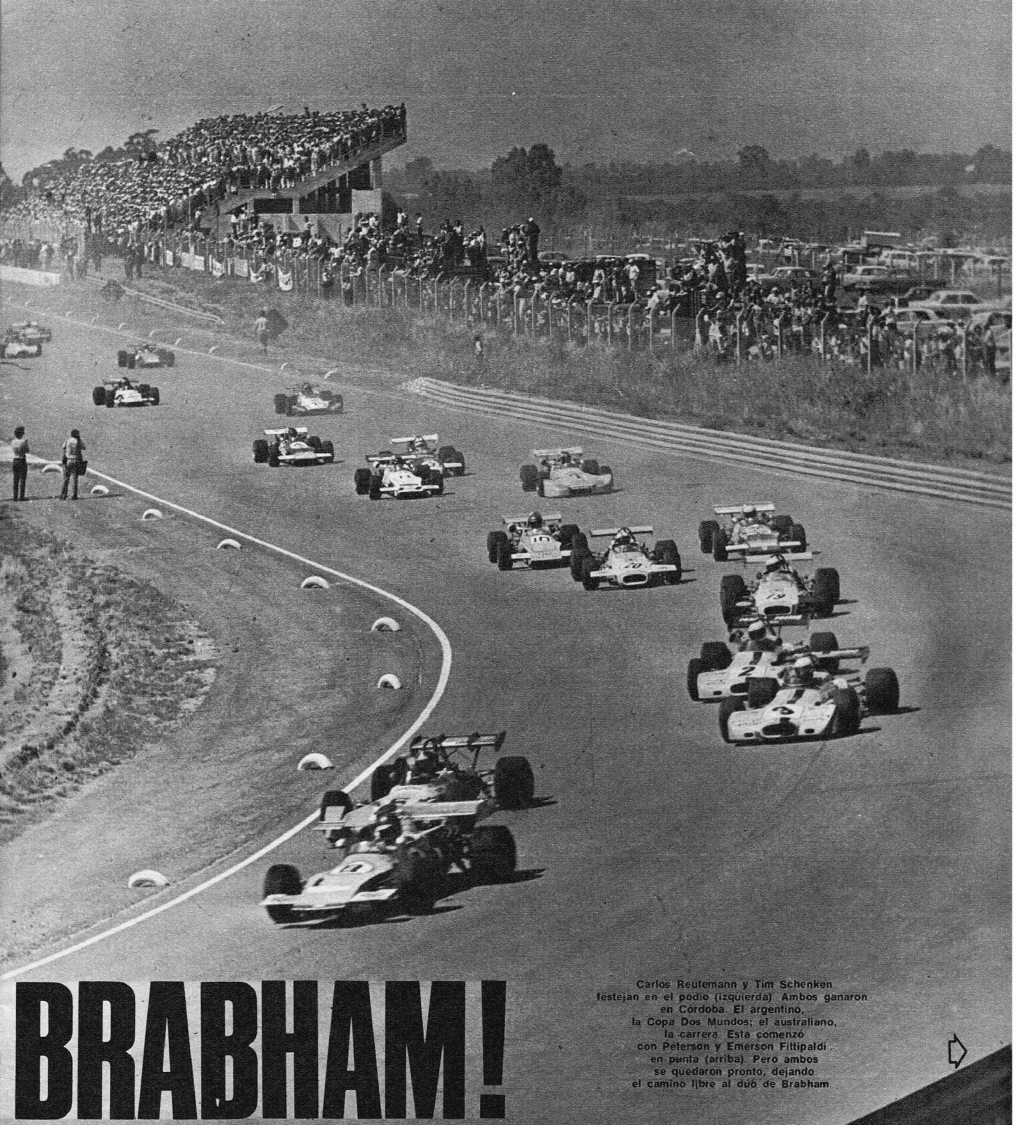
COPA DOS MUNDOS

REUTEMANN GANÓ LA COPA; SCHENKEN, LA CARRERA

Demostrando que no en vano Brabham los designó pilotos oficiales de Fórmula 1 para el año próximo, Tim Schenken y Carlos Alberto Reutemann centraron sobre ellos todo el interés de la carrera, entablando una lucha similar a la que siete días antes sotuvieron en Tarumá. Finalmente, el australiano ganó la carrera y el argentino lo escoltó, coronándose campeón de la Copa Dos Mundos, un título importante que se suma a su segundo puesto en el torneo europeo de Fórmula 2. Carlos Ruesch, en su mejor labor del año, terminó tercero y se consagró subcampeón del trofeo en disputa. A pesar de fallas de organización y del prematuro abandono de Peterson y los hermanos Fittipaldi, la carrera gustó.

Por
ALBERTO DEL PRIORE
y ORLANDO RÍOS
Fotografías de HÉCTOR MAFFUCHE,
FÉLIX RIAL VIGGIANO y
JORGE BANDINI

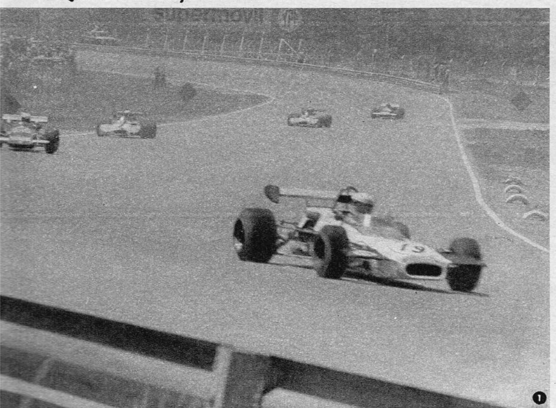
¡QUÉ PILOTOS,



BRABHAM!

Carlos Reutemann y Tim Schenken festejan en el podio (izquierda). Ambos ganaron en Córdoba. El argentino, la Copa Dos Mundos; el australiano, la carrera. Esta comenzó con Peterson y Emerson Fittipaldi en punta (arriba). Pero ambos se quedaron pronto, dejando el camino libre al dúo de Brabham.

¡QUÉ PILOTOS, BRABHAM!









1. Primeras vueltas de la segunda serie y el autódromo "Oscar Cabalén" vibra con Reutemann en punta. Lo siguen Pace, Schenken, Wollek y Jarrier. Luego, el argentino comenzaría a retrasarse y quedaría segundo.

2. Schenken y Reutemann; primero y segundo. La foto pertenece a la serie inicial. "En todo momento pensé que Carlos me pasaba", comentó luego el australiano. Finalmente, capitalizó cinco segundos a su favor.

3. Muchos fueron los que se quedaron con las ganas de ver en acción al Campeón de Fórmula 2. Ronnie Peterson duró sólo dos vueltas, debiendo abandonar. La foto ilustra el momento de su deserción.

4. Luiz Pereira Bueno realizó en Córdoba excelente labor, teniendo en cuenta que era su segunda carrera en F 2. Aquí circula delante del mismísimo Graham Hill, tercero en la serie final. Ambos fueron atracción.

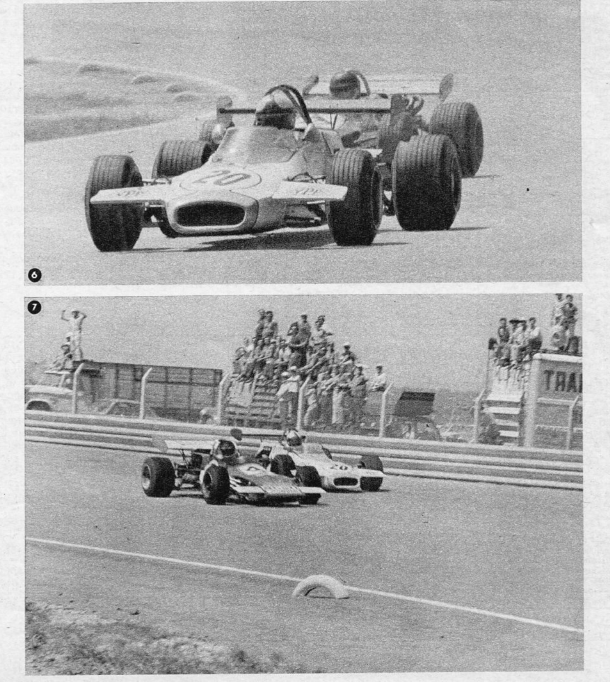
5. Carlos Ruesch concretó su mejor carrera del año. Circuló con soltura a la cabeza del segundo pelotón, como ilustra la foto, en la que lo siguen Westbury, Dini, Hill, Pereira Bueno, Migault y García Veiga.

6. Dos secuencias de uno de los momentos claves de la carrera. Carlos Ruesch precede a Jean Pierre Jarrier, que viajó "chupado" tras él varias vueltas buscando el hueco para superarlo.

7. En esta foto, el preciso momento en que Jarrier logra su objetivo. Tras hacerse aspirar por Ruesch, salió detrás de este antes de entrar en la curva uno, y lo superó por dentro. Entonces, el argentino padecía problemas de caja.

5




6
7



Spartacus Dini y Francois Migault (arriba) pelearon entre los últimos en la segunda serie. Sin prisa pero sin pausa, finalmente ambos llegaron. Carlos Pace (abajo, delante de Tim Schenken) realizó otra carrera excepcional. Estuvo primero en la segunda batería hasta que abandonó.



¡QUÉ PILOTOS

Parece mentira cómo una categoría puede ofrecer espectáculos tan dispares en un plazo de apenas siete dias. Quienes tuvieron oportunidad de presenciar la excepcional carrera de Tarumá en Brasil no podían creer que quienes estaban evolucionando ante sus ojos el domingo pasado, en Córdoba, fueran los mismos actores de entonces. Sólo el color de los autos y las inconfundibles e intransferibles genialidades de algunos pilotos (Peterson, Reutemann, Schenken y los hermanos Fittipaldi) identificaban a esta troupe con la de la semana anterior. El resto fue todo distinto. Desde la disposición del pelotón en la pista hasta el ruido de los motores sonaba diferente. Empero, hubo algo que, inesperadamente, también estuvo dado dentro de lo visto en la carrera anterior: la lucha que por la victoria sostuvieron Carlos Alberto Reutemann y Tim Schenken (hoy rivales; a partir del 1º de enero próximo, compañeros en el equipo oficial Brabham de Fórmula 1). El duelo que mantuvieron casi a lo largo de las 70 vueltas tuvo ribetes muy similares a los de Tarumá, la diferencia estribó en que el desenlace del argumento, esta vez, se invirtió: en la carrera brasileña ganó Reutemann luego que Schenken abandonara faltando una vuelta, cuando había descontado la diferencia que el argentino le sacara en la primera serie y ganaba la suma de tiempos. En Córdoba ganó Schenken, luego que Reutemann se retrasara faltando pocos giros, cuando ya había descontado tres segundos de los cuatro y medio que el australiano tenía en su favor después de haber ganado la batería inicial.

"*Acordate lo que te digo. Esta carrera será sensacional. Vas a ver cómo corren todos los autos juntos, chupados, aprovechando lo veloz del circuito. Va a ser una carrera como las que se dan en Monza; donde corren todo el tiempo todos juntos y llegan diez autos en dos o tres segundos.*" Más o menos con estas palabras varios entendidos presagiaban el trámite de la competencia cordobesa. Razones para suponerlo así no faltaban: la Fórmula 2 es una especialidad sumamente pareja, que, en trenzadas sobre circuitos de corte rápido, puede ofrecer eso y mucho más. Sin embargo, pocas veces tantos se equivocaron tanto: la carrera del "Oscar Cabalén" fue una de las más monótonas y menos espectaculares ofrecidas por la categoría este año.

Cuando al fondo de la recta larga que sigue a la de boxes una humareda blanca envolvió el pelotón de punta denunciando la rotura total del motor de Ronnie Peterson en la segunda vuelta; cuando cinco giros más tarde Emerson Fittipaldi entraba en boxes; cuando poco después lo imitaba su hermano Wilson, todas las promesas de espectáculo quedaron para mejor oportunidad. Allí se acabó la carrera que mantuvo interés ante la posibilidad siempre latente de que Reutemann alcanzara la punta en perjuicio de Schenken. Pero con Peterson y los dos Fittipaldi de a pie, las genialidades y el mayor talento ya descansaban en los boxes y no deleitarían más a los asombrados cordobeses que el sábado no podían creer cómo el sueco y los dos brasileños enderezaban curva tras curva, bajando holgadamente la barrera de los 200 km/h para una vuelta y todos los récords del circuito.

"*Casi más no llega nadie*", acotaba un colega cuando faltaba poco para el final. Su reflexión resultó atinada, sin duda. Con más del 50 % de los participantes en los boxes y un Reutemann que pasaba con un audible rateo en su motor, el panorama no era nada halagüeño. Empero, tanta debacle conjunta tiene sus explicaciones. Evidentemente, a esta altura del año los chasis y los motores sienten el desgaste de una dilatada campaña que los congregó a razón de domingo por medio en los circuitos de todo el mundo. El cansancio se hizo notar más en esta categoría en su incursión sudamericana, en la que, por permanecer lejos de sus centros de producción, los autos fueron siempre reparados de apuro, con elementos reacondicionados por hombres que, en su mayoría, no son los especialistas o creadores de los mismos. Si a eso sumamos que fueron cuatro carreras disputadas en otros tantos domingos consecutivos, se tendrá una idea más exacta del panorama que presentaba la categoría para la prueba cordobesa.

A pesar de todo, la competencia agradó a los ojos de los espectadores ávidos de una expresión automovilística de categoría internacional. La escalada de Reutemann desde el sexto hasta el segundo lugar en la primera serie, las vueltas que Lole punteó en la segunda, el duelo que Carlos Ruesch sostuvo con Jarrier en la parte inicial y el segundo y tercer puesto que ambos argentinos hilvanaron en definitiva, fueron elementos que dejaron satisfecho al público, aunque la fórmula dos brindó, en Córdoba, un espectáculo que estuvo el 50 por ciento por debajo de lo que está capacitada para ofrecer.

Aunque salvo Reutemann y Schenken, la plana mayor de los superdotados de la especialidad quedaron fuera de combate, hubo actuaciones individuales dignas de destacar. Para el caso, resalta la del brasileño José Carlos Pace que, repitiendo su excepcional labor de Tarumá, donde de último pasó a tercero en la segunda serie, circuló con soltura en el pelotón de vanguardia al principio para terminar punteando va-

COPA DOS MUNDOS



1º) CARLOS ALBERTO REUTEMANN, de Argentina, con 92 puntos.

Clas.	Corredor	País	Puntos
2º)	Carlos Ernesto Ruesch	Argentina	64
3º)	Emerson Fittipaldi	Brasil	60
4º)	Wilson Fittipaldi	Brasil	44
5º)	José Carlos Pace	Brasil	35
6º)	Giovanni Salvatti	Italia	31
7º)	Claudio Francisci	Italia	16
	Spartacus Dini	Italia	16
9º)	Vittorio Brambilla	Italia	15
10º)	Arturo Merzario	Italia	13
	Luiz Pereira Bueno	Brasil	13
12º)	Lyan Duarte	Brasil	12
13º)	Giancarlo Gagliardi	Italia	11
14º)	Ronald Rossi	Brasil	9
15º)	José Ferreira	Brasil	8
16º)	Néstor J. García Veiga	Argentina	6

Por países

1º)	Brasil	171
2º)	Argentina	162
3º)	Italia	102

LA PUNTUACIÓN ES: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 puntos, respectivamente, a los primeros clasificados entre los argentinos, brasileños e italianos. Se le otorgan puntos hasta el último clasificado, aunque haya corrido una sola vuelta. Incluso, de no cubrirse los puestos puntables en la carrera ganan puntos aquellos pilotos que hayan hecho las pruebas de clasificación en el orden en que llegaron en ella.

rias vueltas en la batería final, hasta quedarse definitivamente por rotura de un pistón.
También resalta la labor del francés Jean Pierre Jarrier, que con un estilo muy vehemente realizó una primera serie excepcional corriendo siempre en el límite y robándole a Ruesch el quinto puesto en dicha batería en la última vuelta. Claro que, para entonces, el argentino luchaba con un problema de caja que hacía que saltaran la cuarta y la quinta velocidad, hecho que lo retrasó bastante.
De la mitad del pelotón para atrás fue reveladora la performance de Luiz Pereira Bueno, quien en su segunda carrera en F 2, transitó con dignidad en medio del segundo grupo con una solvencia y velocidad realmente sorprendentes. Por último, merece tenerse en cuenta lo hecho por Néstor Jesús García Veiga quien, a pesar del bielazo con que coronó la carrera, mostró una rápida adaptación al March 712 M ex Pescarolo, perteneciente a Frank Williams, que el organizador puso en sus manos previo pago de 1.500 dólares.
Siempre circuló, pero sobre el final aventajó fácilmente al brasileño Ronald Rossi, y estaba dando alcance a Francois Migault y Spartacus Dini. Más allá del resultado, su debut en esta disputada F 2 actual quedará como una de las experiencias más apasionantes de su campaña.

CLASIFICACIÓN

GRILLA DE PARTIDA

Ronnie Peterson 54''54/100	Bob Wollek 54''80/100
Emerson Fittipaldi 55''31/100	Tim Schenken 55''36/100
Carlos Ruesch 55''48/100	Carlos Reutemann 55''51/100
Mike Beuttler 55''81/100	Carlos Pace 55''88/100
Luiz Pereira Bueno 55''98/100	Wilson Fittipaldi 56''01/100
Jean P. Jarrier 56''41/100	Peter Westbury 56''52/100
Francois Migault 56''78/100	Spartacus Dini 56''80/100
Reine Wisell 56''97/100	Graham Hill 57''43/100
Néstor J. García Veiga 59''09/100	Ronald Rossi 1'01''

Organizó el Córdoba Automóvil Club, en el autódromo Oscar Cabalén de 3.101 km. 2 series a 35 vueltas y final por suma de tiempos, totalizando 70 vueltas y 217,070 kilómetros.

PRIMERA SERIE

Pos	Nº	Piloto	Coche	Tiempo	Vueltas
1º)	2	Tim Schenken	Brabham BT 36	32'33''62/100	35
2º)	19	Carlos Reutemann	Brabham BT 36	32'38''15/100	35
3º)	15	Carlos Pace	March 712	32'39''02/100	35
4º)	3	Bob Wollek	Brabham BT 36	32'39''81/100	35
5º)	9	Jean P. Jarrier	March 712	33'04''81/100	35
6º)	20	Carlos Ruesch	Brabham BT 36	33'05''89/100	35
7º)	11	Luiz Pereira Bueno	March 712	32'36''56/100	34
8º)	25	Peter Westbury	Brabham BT 36	32'36''91/100	34
9º)	21	Spartacus Dini	Tecno 71	33'01''75/100	34
10º)	17	Francois Migault	Lotus 69	33'22''58/100	34
11º)	14	Néstor García Veiga	March 712	32'59''69/100	33
12º)	6	Emerson Fittipaldi	Lotus 69	21'29''65/100	20
13º)	10	Mike Beutler	March 712	15'34''48/100	16
14º)	1	Graham Hill	Brabham BT 36	22'16''46/100	15
15º)	7	Wilson Fittipaldi	March 712	13'35''46/100	13
16º)	16	Reine Wisell	Lotus 69	3'03''89/100	3
17º)	8	Ronnie Peterson	March 712	58''99/100	1

Promedio del ganador: 199,369 km/h.
Récord de vuelta: Nº 2, Tim Schenken en la décima primera en 54''98/100 a
No largo: Nº 12, Ronald Rossi.

SEGUNDA SERIE

1º)	2	Tim Schenken	Brabham BT 36	32'50''66/100	35
2º)	19	Carlos Reutemann	Brabham BT 36	33'06''39/100	35
3º)	1	Graham Hill	Brabham BT 36	33'29''02/100	35
4º)	20	Carlos Reusch	Brabham BT 36	33'47''61/100	35
5º)	25	Peter Westbury	Brabham BT 36	33'47''62/100	35
6º)	11	Luiz Pereira Bueno	March 712	32'56''88/100	34
7º)	21	Spartacus Dini	Tecno 71	33'24''11/100	34
8º)	17	Francois Migault	Lotus 69	33'39''97/100	34
9º)	12	Ronald Rossi	Lotus 69	28'09''98/100	27
10º)	3	Bob Wollek	Brabham BT 36	21'38''42/100	23
11º)	15	Carlos Pace	March 712	20'38''66/100	22
12º)	9	Jean P. Jarrier	March 712	9'30''41/100	10
13º)	14	Néstor García Veiga	March 712	9'53''96/100	10

Promedio del ganador: 198,271 km/h.



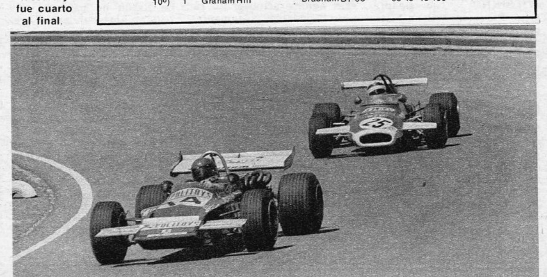
FINAL

1º el Nº 2, TIM SCHENKEN,

con Brabham BT 36, 1h 05'34'' 28/100, a un promedio de 199,132 km/h.

2º)	19	Carlos Reutemann	Brabham BT 36	1h05'44''54/100	70
3º)	20	Carlos Ruesch	Brabham BT 36	1h 06'34''38/100	70
4º)	25	Peter Westbury	Brabham BT 36	1h 06'24''52/100	69
5º)	11	Luiz Pereira·Bueno	March 712	1h 05'33''44/100	68
6º)	21	Spartacus Dini	Tecno 71	1h 06'25''86/100	68
7º)	17	Francois Migault	Lotus 69	1h 07'02''55/100	68
8º)	3	Bob Wollek	Brabham BT 36	54'18''33/100	58
9º)	15	Carlos Pace	March 712	43'17''48/100	57
10º)	1	Graham Hill	Brabham BT 36	55'45''48/100	50

Néstor Jesús García Veiga precede a Peter Westbury Al principio, el argentino circuló con cautela; luego se "soltó" un poco más, y cuando comenzaba a andar fuerte, cortó una biela. Westbury fue cuarto al final.



El triunfo de Tim Schenken lo coloca inequívocamente dentro del grupo de punta de la categoría. En Tarumá, donde venció Reutemann, estaba para ganar y abandonó cuando faltaba una vuelta. En Córdoba, con la suerte que le faltó entonces, no tuvo inconvenientes para mandar, con llamativa autoridad, casi desde el comienzo. Claro que queda la duda de lo que hubiera pasado de haber tenido que vérselas directamente con un Peterson o un Emerson Fittipaldi que, sin discusión, eran los candidatos más serios a la victoria. No obstante, su trabajo sobre la pista fue impecable. Fuerte, seguro, mostró gran ritmo y un auto veloz e impecablemente multiplicado: algo para lo que parece tener singular habilidad.
Reutemann, por su parte, iba camino a convertirse en favorito cuando el viernes, luego de dejar el mejor tiempo del día, se fue de pista y deterioró su Brabham contra el guard rail de la curva 3. A partir de allí, auto y piloto no fueron los mismos. Algunos atribuyeron el bajón a la influencia sicológica de la "piña", pero Héctor Staffa, director técnico del equipo argentino, aclaró las dudas: "El motor de Reutemann no tira tanto como el de Ruesch esta vez", dijo el sábado. Entonces, los dos hombres del ACA estrenaban nuevas plantas motrices con respecto de las del viernes. La de Reutemann era la misma que hace dos meses lo llevara a la victoria en Hockenheim. Ahora, convenientemente reacondicionada por Novamotor, al igual que la de Ruesch, no rendía a la altura de aquella oportunidad. Finalmente, se optó por reemplazarla por la de Tarumá para la carrera. Todo iba bien hasta que la unidad también hizo públicas sus serias fallas con un sonoro rateo que lo privó a Reutemann de la vanguardia en la segunda serie y, probablemente, de un triunfo total, ya que descontaba la diferencia que le había sacado Schenken en la batería de apertura.

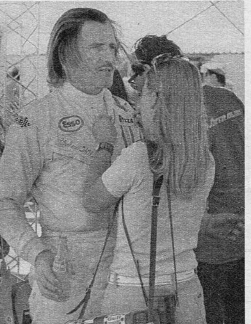
En cuanto a Ruesch, usufructuó convenientemente su condición de local. Su quinto puesto del sábado y su tercer puesto final del domingo conforman su mejor labor del año dejando abiertas excelentes esperanzas sobre su futuro internacional.
Como cordobés, salvó el prestigio de su provincia, empañado por una opaca organización que generó reiteradas protestas de los extranjeros. El hecho debe llamar a la reflexión. Sin duda, la iniciativa del Córdoba Automovil Club de hacer F 2 internacional en el autódromo Oscar Cabalén merece un caluroso aplauso. Pero de la misma forma debe censurarse la improvisación que reinó en casi todos los órdenes, una improvisación que, lamentablemente, puede deteriorar la imagen que en materia organizativa ha ganado el país en los últimos años.
De todos modos, el saldo no podía haber sido más positivo. Si bien la carrera quedaba en manos de Tim Schenken, Reutemann y Ruesch fueron sus escoltas, y a su vez quedaron coronados campeón y subcampeón de esta disputada Copa Dos Mundos que el domingo llegó a su fin.
El podio que los tres mencionados compartieron al final ante una multitud enfervorizada, premia con creces los esfuerzos que el equipo (muchas veces criticado) realizó durante el año más duro de la F 2 internacional por llevar el prestigio del país hasta los escaños más altos del automovilismo mundial.



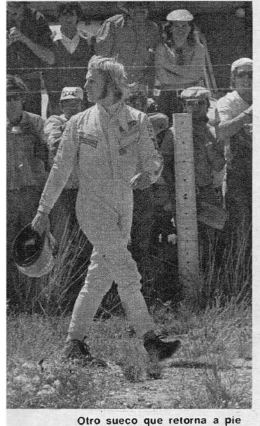
TUERCAS DE DOS MUNDOS



Emerson Fittipaldi impresionó a los cordobeses entre viernes y sábado. Con su estilo vigoroso, puso los pelos de punta. En carrera, duró poco.



Graham Hill también estuvo en Córdoba, atendido solícitamente por hermosas inglesitas, como muestra la foto. El ex Campeón Mundial paseó su fama.



Otro sueco que retorna a pie a los boxes. Primero fue Peterson; este es Wisell. Mal día para los pilotos escandinavos, sin duda.

DESAFORTUNADO - Bob Wollek cumplió la mejor actuación de su corta trayectoria en F 2 internacional en la carrera de Córdoba. Clasificó con un tercer puesto y se encontraba segundo en la general en la última batería cuando un pistón se rompió quebrando el 1-2 de la Rondell Rancing. El francés ya se comporta a la altura de sus compañeros Schenken y Hill. Será figura en 1972.

ESPARTACUS- **En su tercera carrera de F 2, el italiano Spartacus Dini no tuvo mayor suerte. Su viejo Tecno de la Iris tenía un motor casi sin presión de aceite. Impresionó muy bien doblando cruzado y demostrando ser seguro y audaz. No se asustó del circuito, pero el viernes, en un despiste en las sierras cuando manejaba un periodista, terminó debajo de los asientos traseros del coche particular. Está visto que los italianos son propensos a los accidentes en Sudamérica.**

POPULAR - "O garoto Emerson", "Viva Emerson", gran entusiasmo despertó Fittipaldi entre el público de Córdoba. Su presencia en la curva uno, durante la segunda serie que no corrió, fue una revolución. Firmó autógrafos, habló con los aficionados. Su popularidad es justificada: tiene tiempo para todos y una sonrisa amable a flor de labios. Punteaba en la primera batería con su estilo cruzado y al límite cuando el manómetro de nafta, roto, volcó combustible en el habitáculo y tuvo que parar. Allí perdió toda chance.

WILSINHO - **Tan gigante como Peterson, Wilson Fittipaldi impresionó por su arrojo. Con su hermano probaron diversas trompas carenadas y alerones estrafalarios. El domingo no tuvo suerte; su March se quedó por alta temperatura.**

VIAJEROS - Muchos creyeron que Staffa, Pilotto, Quaglia y Patetta, apenas arribados a la Argentina, gozarían de merecidas vacaciones. Craso error: en Córdoba trabajaron como nunca. El viernes por la noche tuvieron que rehacer el frente del Brabham de Reutemann, y el sábado por la tarde, después de la clasificación, sacaron el motor de Hockenheim para poner el que ganó en Tarumá. Para colmo, el baile sigue para ellos: esta semana parten a Londres a recibir los autos del equipo y ordeñar el nuevo taller de la escuadra y que antes perteneciera al Lyra Team Lotus.

PAPEL - **Gran cantidad de tierra, piedrillas y basura ocuparon la pista cordobesa el domingo a la mañana. Por un fugitivo papel que se le pegó al radiador, Carlos Ruesch tuvo que cejar en su lucha con Graham Hill en la segunda serie, pues su motor levantaba temperatura. "¡Cacho! ¡Cacho! ¡Cacho!", fue el grito unánime de sus miles de amigos cordobeses, que siguen viendo en él a aquel muchacho sencillo que hace meses partió a Europa.**

ORGANIZACIÓN - La premura por organizar la competencia determinó que la gente del Córdoba Automóvil Club dejara cabos sueltos en la organización de la prueba. Las sesiones de entrenamientos se cumplieron siempre con horarios levemente diferentes de los anunciados. El viernes, un desacuerdo con las radios e intercomunicadores internos del circuito (aportados por el ACA) originó momentos de tensión entre ambas instituciones. El domingo, pese a la limitación de credenciales al periodismo nacional, hubo muchos "colados" en boxes. En una de esas aglomeraciones, un rápido "encontró" documentos y dinero del colega José Oneto (Clarín) antes que este los "perdiera". Con menos curiosos en esa área se hubieran evitado desagradables inconvenientes como el mencionado. A raíz de la multitud que invadió la pista al final, fue imposible para varios reporteros gráficos y periodistas obtener algunas notas importantes.

ENTRENAMIENTO - **Desde las primeras vueltas cumplidas el viernes, los automóviles de la actual F 2 bajaron el récord de esa categoría en Córdoba, en poder de Piers Courage con 56"8/10 desde 1968. Reutemann fue el primero en salir al circuito y logró 55"8/10 antes de despistarse en la curva 3. Ese día, también Emerson Fittipaldi y su hermano Wilson giraron debajo del récord. Luego, Peterson, Wollek, Schenken, Ruesch, Beutler, Pace, Pereira Bueno, Jarrier, Westbury y Migault lo superaron en ese orden.**

DICHOS - No podía faltar la picardía cordobesa en los boxes. Apenas vieron la etiqueta "Novamotor" sobre los Cosworth del equipo brasileño de Emerson y Wilson Fittipaldi, le encontraron explicación al término con la clásica tonada serrana: "¿Novamotor? ¿Quei quiri dicir, negro?". "¿Y para que tenís cabeza? No va más este motor."

GATO - **Astuto como los felinos, el "Nene" García Veiga trató con sumo cuidado en entrenamientos y en la primera serie al March 712 que corriera antes Henri Pescarolo. Falto de pista, el "Nene" declaró sus intenciones antes de largar: "No se preocupen, che. Yo voy a ir tranquilo y manso como gato 'e boliche". En la segunda serie mejoró ostensiblemente sus tiempos, hasta que el viejo Cosworth no quiso más.**

AUSENTE - Aunque estuvo en boxes paseando su flequillo rubio, Luis Di Palma no fue de la partida en Córdoba. El Cosworth que equipa al Brabham BT 28 ex La Razón no bajó del 59" 9/10 en entrenamientos previos. De todas maneras, el viernes, Bertolini lo ablandó, camino a Embalse con miras a los entrenamientos que la escuadra realizará en el Cabalén en las próximas semanas. Berta quiere mantener en ritmo a sus pilotos y probar algunos elementos de su V 8 tres litros que son adaptables al Cosworth Fórmula 2 que poseen.

FUGACIDAD - **Peterson picó en punta en la primera serie, dominó sobre Emerson y cumpliendo el segundo circuito, en la curva 2 se le voló un casi seguro triunfo: una biela se le fue al aire, quizá ya resentida por las casi sesenta vueltas que el sueco dio el sábado para ganar su lugar en la primera fila en la partida estilo Indianápolis.**
A Mike Beutler, su casi compañero de escuadra no le fue mejor. Duró más que el sueco, pero también en la primera batería se le rompió la bomba inyectora. Allí, otro importante animador quedó fuera de concurso.

EX CAMPEÓN - Gran embajador, aunque muy arisco con el periodismo, Graham Hill mostró sus uñas de zorro en la segunda serie: en la primera perdió vueltas por fallas de motor. En el intervalo cambió la bomba inyectora y su lucha con Ruesch justificó en parte los 3.800 dólares que cobró en concepto de prima de partida.

PACE - **Carlos Pace mostró en Córdoba fundamentadas razones por las cuales Ferrari lo tuvo en cuenta para sus equipos de competición. Doblando pone los pelos de punta y tuvo a raya a Schenken y Reutemann en ambas series. Un segundo puesto en la general fue malogrado por un pistón. Su March, atendido por el mismísimo Frank Williams, salvó los honores del inglés busca-pilotos.**

FRANCÉS - El joven Jean Pierre Jarrier también impresionó bien. Su caza sobre Carlos Ruesch en la primera batería fue sensacional; en la segunda integró el quinteto Reuteman-Pace-Schenken-Wollek, pero también a él un pistón le impidió clasificarse mejor. Es otro de los pilotos que promete.

GRACIAS - **AUTOMUNDO contó con la ayuda de los hermanos Bianco y Carlos Marionzini, de Carlos Paz, para que su labor de información y coordinación de material se desarrollara de acuerdo a lo provisto. A ellos y a la bonhomía de los cordobeses, muchas gracias.**

Aquí es donde usted debe cerrar el círculo.

El círculo comienza cuando YPF extrae el 95 % del petróleo de nuestro suelo.

Y lo transporta.

Continúa cuando lo refina en las destilerías más grandes y modernas de Sud América, las únicas que pueden garantizar la superior calidad de todas las naftas y aceites que producen.

Y termina aquí.

En sus surtidores que están en todo el país, aun donde no hay ganancia pero sí argentinos.

Y es aquí donde usted debe cerrar el círculo, para que nuestras divisas no salgan del país y se reinviertan en obras para su futuro.

Usted no tiene ningún motivo para no cargar en YPF.

Y dos para sí hacerlo: su coche y el país.

Por eso... usted debe cerrar el círculo: cargando en YPF.

Siempre.



AUTOMUNDO Y LA





REINE WISELL, Lotus 69,
Team Reine Wisell Racing With Lotus, Suecia.



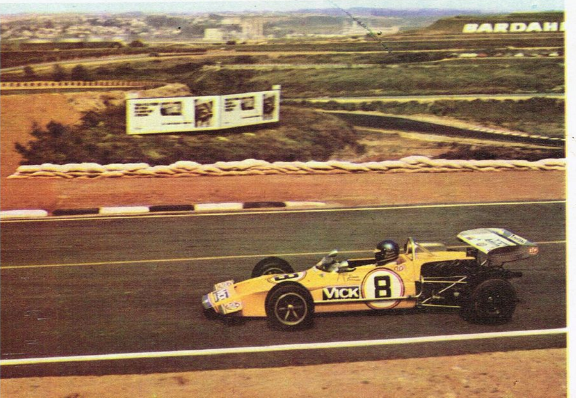
WILSON FITTIPALDI, March 712 M, Team Bardahl, Brasil

CARLOS RUESCH, Brabham BT-36,
Automóvil Club Argentino, Argentina



BOB WOLLEK, Brabham BT-36, Rondell Racing Ltd, Francia.

RONNIE PETERSON, March 712 M, Smog March Racing Division, Suecia



MIKE BEUTLER, March 712 M,
STP March Engineering, Inglaterra

INTERNACIONAL





CARLOS REUTEMANN. Brabham BT-36. Automóvil Club Argentino, Argentina
y GRAHAM HILL, Brabham BT-36. Rondell Racing Ltd., Inglaterra



EMERSON FITTIPALDI, Lotus 69, Team Bardahl, Brasil



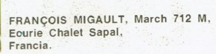
ARTURO MERZARIO, Tecno 71,
Iris Ceramiche Racing Team, Italia,
y
TIM SCHENKEN, Brabham BT-36, Rondell Racing Ltd., Australia

F2

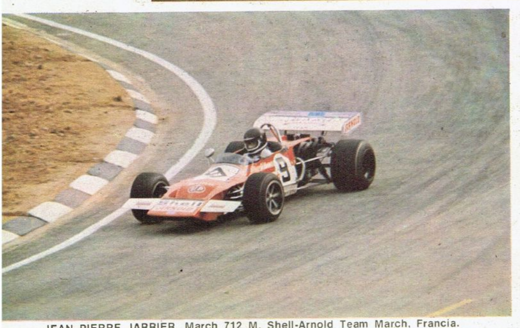


HENRI PESCAROLO,
March 712 M,
Frank Williams Racing Cars,
Francia.





FRANÇOIS MIGAULT, March 712 M,
Ecurie Chalet Sapal,
Francia.



JEAN PIERRE JARRIER, March 712 M, Shell-Arnold Team March, Francia.



JOSE CARLOS PACE, March 712 M, Frank Williams Racing Cars, Brasil.

PETER WESTBURY, Brabham BT-36, Team First, Inglaterra.



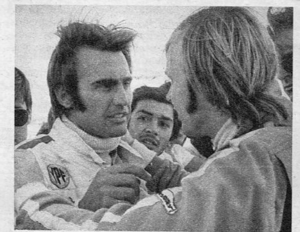
GIOVANNI SALVATTI, March 712 M, Scudería Alla D' Oro, Italia.





La poca organización mostrada por el CAC provocó un sinnúmero de comentarios entre los europeos. Empero, las largadas fueron correctas.







Un diálogo que se hace cada vez más frecuente: el de Reutemann y Peterson (izquierda). Excelentes pilotos y mejores amigos. Arriba, Tim Schenken conversa con Osvaldo "Cocho" López, junto a refrescante pileta. Las carreras internacionales pueden hacer estos milagros.

DIÁLOGOS SIN CASCO

Osvaldo "Cocho López: ¿Y, Tim, qué me contás del equipo del ACA ahora que termina el año y ellos anduvieron mejor que la Rondel?
Tim Schenken: Que el año que viene Carlos gana el campeonato de F 2. No me cargués tanto, porque los mecánicos del ACA, en mi opinión, son los mejores.
El viernes, en la pileta de natación.

Periodista: ¿Por qué no corren, Oreste?
Oreste Berta: Porque el BT 28 es un cachivache comparado con los autos de hoy. Pero igual obtengo mis ventajitas: piezas para el Cosworth y datos útiles que emplearemos para entrenamientos.

Periodista 1: Menos mal que Di Palma no corrió con el BT 28.
Periodista 2: ¿Por qué lo decís?
Periodista 1: Hoy fuimos al taller de Berta y lo vimos; parece un fórmula cuatro comparado con los F 2 actuales. Creo que si corría hubiéramos hecho un papelón.
Detectado en céntrico café de Carlos Paz, el viernes por la noche.

Frank Williams: Es lamentable, pero la organización es un desastre.
Héctor Staffa: ¿Por qué? ¿Qué pasa ahora?
Frank Williams: Ayer dieron por terminados los entrenamientos más de media hora antes; hoy empiezan la clasificación antes del horario previsto y cuando todos pensamos que la sesión terminaba a las 19, resulta que acaba 15 minutos antes. No puede ser...
El team manager británico protestaba en un italiano cocoliche ante el director técnico del equipo argentino el sábado, a última hora. No fue el único.

Periodista (en tono de chiste): ¿Es cierto que el auto de Schenken estaba perreado?
Ingeniero Sierra: No, otra que perreado. Para mí, tenía resto todavía.
Juan Patetta: Nooo. Ya no daba más. Si la carrera duraba otras cinco vueltas, no terminaba.

Periodista: ¿Por qué rateaba el auto de Reutemann al final de la carrera?
Juan Patetta: Todavía no sabemos bien, pero supongo que debe ser un resorte de válvula. El síntoma era característico.

Néstor García Veiga: "Qué bravo, qué difícil que es esto, Ricardo."
Ingeniero Ricardo Joseph: "Y... vos dale hasta que te dé el cuero. No te hagas problemas."

Cauta respuesta del responsable técnico de la CDGM ante la inquietud del "Nene", cuando luego de dar sus primeras vueltas sobre el March 712 M de Frank Williams, se dio cuenta de que la cosa no era nada fácil.

AUTOMUNDO: **¿Cómo es que no corres? No te iban a dar el auto de Dini o uno de Frank Williams?**
Ángel Rubén Monguzzi: **¡Pero si hay autos libres en los boxes! Lo que pasa es que hay cosas que no pueden ser. ¿Me querés decir cómo el Córdoba Automóvil Club paga 1.500 dólares (alrededor de 1.200.000 pesos viejos) para alquilar un auto para García Veiga y no me da nada a mí, que soy cordobés? Mirá yo tengo casi todo el dinero que me haría falta para pagar un auto; apenas me faltan 300.000 o 400.000 pesos, que no tendría problemas en conseguir o, incluso, poner yo mismo. Pero no puedo hacer eso por una cuestión de honor, de honestidad para conmigo mismo. No puede ser que paguen a otro y no a un cordobés...**
AUTOMUNDO: **¿Pero quién o quiénes fueron los que decidieron hacer eso?**
Ángel Rubén Monguzzi: **Esto es cosa de responsabilidad exclusiva de Chessell. Fijate que mi padre y mi hermano están en la comisión del CAC, así que te puedo asegurar que esto lo decidió Chessell solo.**
Detonantes respuestas del piloto cordobés ante el requerimiento de AUTOMUNDO;
Ahora, los cordobeses saben por qué uno de sus pilotos más representativos no corrió.

"Cocho" López: ¿Viste? Ruesch va a cambiar la quinta...
Marito García: Sí. Ahora se va a comprar una estancia...
El viernes, en el patio de boxes, los dos pilotos-espectadores trataban de pasarla lo mejor posible, aunque con sus chanzas no se salvaba nadie. Ni el "internacional" Ruesch.

AUTOMUNDO: **¿Es cierto, como dicen algunos, que llevan a arreglar el auto de "Lole" a lo de Berta?**
Alberto Pilotto: **¿De dónde sacaste eso? El auto de Reutemann lo arreglamos nosotros acá en el autódromo, y aunque me lo sugieran, no lo llevaría nunca.**
El jefe de mecánicos del equipo del ACA se mostró indignado por la versión que circuló en boxes luego del despiste de Reutemann.

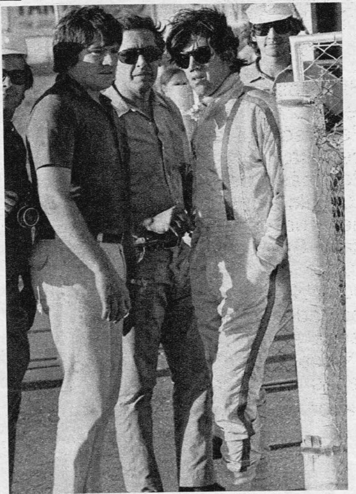
Periodista: ¿Qué tal, Hill? ¿Lo vio a Fangio?
GRAHAM HILL: ¡Oh! ¡Sí! ¡Por supuesto! Y puedo decirle que es la primera vez que lo veo y tengo tan cerca... porque cuando corríamos juntos, él iba tan adelante mío que nunca pude conocerlo ni verlo...





COPA DOS MUNDOS

PUNTOS DE VISTA



Luis Di Palma dialoga con Néstor García Veiga. **El piloto de Berta se quedó de a pie cuando Oreste decidió no presentar el viejo BT 28. El "Nene" debutó en esta nueva F 2** reconociendo lo difícil que es el tema.

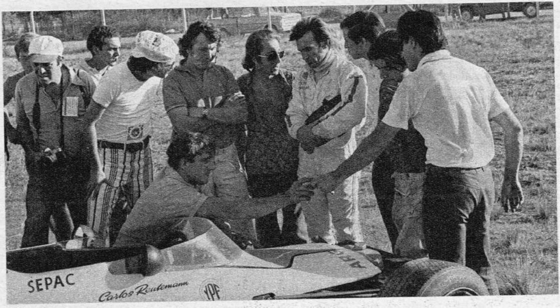
"Se cortó el pasante que los dos pies de la "A" del portamazas trasero izquierdo y **que además toma la rótula. Cortado éste,** el vástago se desplazó y allí cambió el **ángulo de la rueda. Por eso Carlos se despistó"** Así explicó Alberto Pilotto la causa del despiste de Reutemann el viernes a la tarde mientras rodeado de curiosos evaluaba en el lugar del hecho las posibilidades de reparar el auto.

"Le voy a resumir mi análisis de Reutemann y Ruesch: el accidente del Lole en Hockenheim el día de su debut fue por su culpa. Pero cuidado, eso es imputable a la falta de experiencia que tenía entonces y a que no había dado la vuelta de precalentamiento. Por eso no sabía que el circuito estaba mojado en esa zona y allí tocó a Rindt.
Para mí, Carlos es un piloto nato, talentoso. Él está feliz de ser compañero de Schenken, me lo dijo. Tim es más técnico y sabe elegir mejor las relaciones de caja y puesta a punto del auto.
Pero Carlos, además de talentoso, es inteligentísimo. Dicen que le falta garra, y para mí la reserva. Fíjese que en 1970 abandonó en muchas carreras y este año ganó el subcampeonato, llegando en casi todas: ello se debe a su experiencia y a un planteo de una nueva política que se hizo: no abandonar jamás. Reutemann será campeón de Fórmula 2 en 1972. En talento creo que en estos momentos está por detrás de Peterson, pero no hay que olvidar que Ronnie corre desde hace quince años en Europa, ya sea en motos, Fórmula 3, Formula 2 y 1. Y que no tiene problemas si rompe un coche. En una escala de Fórmula 2 por conducción pura, yo colocaría a Peterson, Emerson, Schenken, y después a Reutemann, pero Carlos es muy confiable y tiene talento. En sólo dos años llegó a brillar en una categoría especial. Ya es un volante europeo. Está considerado entre los mejores seis, irreemplazables en F 2 y puede tener futuro en F 1. En Brands Hatch delineó su política: acostumbrarse al auto, aprender y no pretender ganar. Ruesch es bueno y tiene su lugar asegurado en F 2, aunque todavía no es de los mejores. No tiene el talento natural de Reutemann, pero es muy seguro, y ésa es una gran virtud. Hay que tener en cuenta que es su primer año y es demasiado pronto para opinar. Estoy seguro de que coleccionará muchísimos puntos en el campeonato F 2 del '76. Dentro de todo, Ruesch es muy popular y querido en el ambiente. Es una maravillosa persona y da gusto estar en su compañía, y eso pesa para el futuro de un piloto. Sobre Carlos quiero decirle a los argentinos que no se apuren. Yo tengo una experiencia interesante: como periodista vi a Hulme el día que debutó en F 1 y era francamente malo; después fue campeón mundial". **Mike Doodson, periodista de Motoring News de Gran Bretaña, especialista en F 2, vio toda la carrera del equipo del ACA. Su opinión como profundo conocedor de la categoría vale.**

"Estaba tomando tiempos en la curva tres y justo cuando apreté el cronómetro para tomarle al "Lole", vi que el auto se le iba de costado en medio de la bajada. Se fue, se fue, se fue y pegó casi de trompa contra el guard raid. Se rompió mucho del lado delantero izquierdo." Luis Di Palma relataba así la "piña" de Reutemann que terminaba de presenciar. A su lado, José Manuel Faraoni, que también la vio, asentía.

"Este auto no tiene nada que ver con el Brabham que manejé en la Temporada Internacional de Fórmula 2 de 1968. Es otra cosa totalmente distinta." **Néstor García Veiga, el viernes, cuando luego de girar por primera vez con el March 712 M que fuera de Pescarolo, valoraba la diferencia de solicitaciones que exige al piloto esta F 2 respecto a la de hace tres años.**

"¿Cómo dejan seguir andando a los autos? Tienen que parar. En Europa y en todo el mundo, cuando pasa algo en la pista, durante entrenamientos o pruebas de clasificación, se detiene a todos los que están girando, se va al lugar del accidente, se saca al auto que tuvo el incidente, se lo trae a boxes o se lo pone donde no moleste, se verifica que esté todo en orden en el circuito, y recién después se abre la pista otra vez." Héctor Staffa, el viernes, luego de la "piña" de Reutemann, dirigiendose al ingeniero Sierra, Vignau y otros directivos de CADAD y de la carrera. Según parece los convenció, porque luego de sus palabras, se decidió cerrar momentáneamente la pista. Claro que para entonces ya hacía más de 10 minutos que había ocurrido el despiste de "Lole" y el auto había sido sacado a mano por Di Palma, Faraoni y otros que estaban en el lugar. Finalmente, la decisión traería cola, pues ante el retraso con que se hizo todo, se dieron por terminados los entrenamientos y Peterson, por ejemplo, no pudo salir a probar, haciendo oír sus lógicas quejas.



**Pateta (agachado), Piloto, Reutemann, otros dos mecánicos del ACA y Osvaldo Bessia observan el auto de "Lole" después del accidente del viernes.
El hecho fue materia de los más diversos comentarios.**

La pelea entre el Rally Sport y el Special la define usted.



Hay dos modelos Chevrolet peleando por usted.

Pero sólo usted sabe qué le hace falta.

Por más que se peleen.

Lo único que pueden hacer es poner sus cartas sobre la mesa.

Rally Sport insistiendo en sus ventajas de auto deportivo.

Su tablero completo. Las cuatro velocidades sincronizadas con palanca al piso.

Frenos a disco y con-servo. Butacas individuales.

Capot con tomas de aire.

Por el otro lado Special afirma:

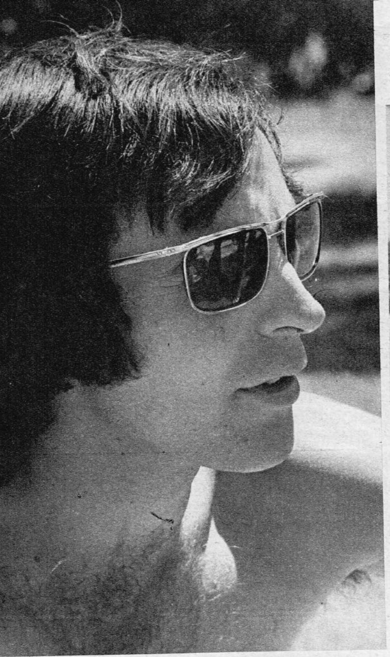
Precio asombrosamente bajo. Espacio interior (mucho, con asientos enterizos y palanca al volante). Un baúl tamaño familiar. La facilidad de movimiento en la calle (como un mediano). La economía y la seguridad del motor 194-7 bancadas. La elegancia de sus nuevos tapizados.

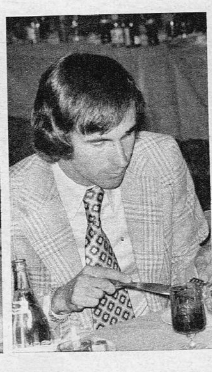
Argumentos tienen y... buenos.

Y usted elige. Pero trate de no crearse una polémica interior en esta controversia...



Rally Sport vs. Special
Usted siempre gana cuando elige Chevrolet.





EL COEQUIPER DE REUTEMANN

TIM SCHENKEN EN ARGENTINA

El compañero de Carlos Reutemann en el equipo Brabham estuvo muy a gusto en Córdoba, donde cumplió destacada actuación. Su meteórica campaña hasta la F 1, luego de llegar con sólo 600 libras a conquistar el Viejo Continente, es un sueño que quisieran concretar muchos aficionados. Schenken llegó a su sitial con talento, estudio y constancia, además de un excelente don de ubicuidad.

SU APELLIDO comenzó a ser mencionado en 1969. Ese año completó un impresionante "rush" de 3 victorias internacionales, a bordo de un Brabham. Su nombre revolucionó Inglaterra, al punto de impresionar a Ron Tauranac y Jack Brabham. En una palabra, comenzó a ser observado como una promesa para cosas mayores, que hoy se ha completado.

En 1971 Tim Schenken, un soltero australiano de 28 años ha logrado su graduación como volante internacional: es decir, ingresó al círculo de "elegidos", respetado por todos los constructores y organizadores de carreras de todo el mundo. Su corta y veloz trayectoria ascendente merece ser contada porque podría ser la de cualquier muchacho argentino que viaje a intentar suerte como piloto de monoplazas en el Viejo Continente.

"Yo corría en Australia en un Lotus de Fórmula Juniors, en la denominada F 2 local. Fui campeón en 1965 en la zona del estado de Victoria. Había empezado con un Cooper, pero en Australia, aun en los monoplazas locales, no se aprende mucho. Así que cuando llegue a Inglaterra me quedé boquiabierto. Jamás pensé que se podía manejar tan pero tan rápido, peleando cada puesto durante toda la carrera. Tuve que empezar de nuevo y replantearme todos los métodos que había aprendido en Australia. Estaba a fojas cero. Aún más, llegué a Inglaterra con 600 libras para comprarme un F 3, pero con ese dinero no alcanzaba ni para un Formula Ford. Así que estuve parado casi un año, durante el cual trabajé como empleado en un concesionario de compra-venta y servicio de automotores. Allí mismo conocí a unos mecánicos que preparaban autos de turismo. Con unos ahorros y aquellas 600 libras iniciales compré un Lotus 22, un auto ya viejo para esa temporada en 1967. Sin embargo, lo reformamos en suspensiones y estructura y quedó muy bien. Con ese auto obtuve buenos lugares en carreras menores."

En cinco años este delgado y amable australiano cumplió el sueño de millones de aficionados. Con ilusiones aceptó la aventura y hoy obtiene su premio: un lugar oficial en el equipo Brabham de F 1, similar plaza en la escuadra de Enzo Ferrari.

Todo ello luego de correr durante 1968 con un Fórmula Ford de Ken Bass y Chris Steele. También alternó en F 3, con un Brabham de Sport Motors, ganando los campeonatos Guards y Longbank. En total, hasta mediados de 1969 ganó 67 carreras, 48 de ellas en Fórmula Ford y el resto con e. Brabham.

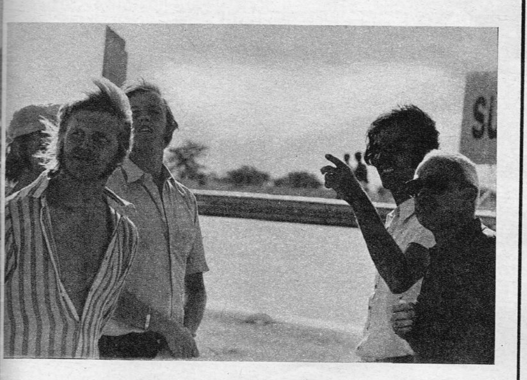
Tal fue su índice de efectividad que, ya conocido de Tauranac, éste lo invitaba a testear sus nuevos modelos. Así anduvo en los viejos F 1 y quedó casi contratado con un BT 30 para la F 2 en 1970. **"Confieso que tuve mucha suerte en que los managers de equipo se fijaran en mí. También es cierto que hice la carrera lógica de todos los pilotos internacionales. Es una escuela que no se puede evitar. No puedo decir que Ron Tauranac me tuviera en reserva hasta el año 70, aunque lo conocía desde 1968, pero a él ya Brabham les gusta que un australiano siga lo que ellos comenzaron, cuando un buen día llegaron a Europa."**

En 1971 sus actuaciones en F 1 fueron mejores que las de Graham Hill, su compañero en el grupo Brabham. Por eso, en 1972 seguirá en la escuadra, ahora como piloto principal y con sus espaldas custodiadas por Carlos Alberto Reutemann.

"Y sigo con suerte: en F 2 también me fue bastante bien en el equipo de la Rondell y en F 1 no tengo que pagar por mi auto. Al contrario, recibo una buena paga de Brabham, aunque es imprevisible saber qué rumbos tomará la fábrica, ahora que no está bajo el control de Tauranac, un hombre que por sobre todas las cosas ama los autos seguros y veloces y que, por lograr que ellos lleven su nombre, su artesanía es capaz de sacrificar cualquier cosa."

Schenken viajó a la Argentina a disputar la última prueba Dos Mundos.

Aquí mostró la misma educación y amabilidad con que recibió a Automundo en Europa. Simplemente posee una modestia y un don de ubicuidad que no muchos



extranjeros muestran en las TI.
Quizás por eso se lleva a las mil maravillas con Reutemann, quien será su coequiper en 1972 en los Brabham de F 1.

"¿Saben qué pasa?, no tengo por qué ser hosco. Los argentinos han sido muy amables conmigo. Además, hacerse desde abajo, como se dice, ayuda a comprender a la gente, a templar el carácter, a corregir los desplantes. Es muy sencillo, yo tuve que aprender mucho al llegar a Europa, a pesar de ser conocido en mi país. También, incluso con los buenos resultados en F 3, el salto a F 2, para cualquier corredor, es bastante duro. Un piloto de punta, campeón en la F 3, no puede en condiciones normales colocarse enseguida entre los primeros ocho de la F 2. Por eso lo que hizo Reutemann, y que está logrando Ruesch, no es nada despreciable. Al contrario, estoy seguro que el Lole será el campeón de F 2 en 1972 Sencillamente, no hay pilotos no graduados, en estos momentos, ni equipo que le pueda competir de igual a igual a Reutemann y el ACA. Escuché la opinión de muchos aficionados locales que desean que Reutemann deje su plaza de F 2 libre para que la ocupe otro piloto argentino. Yo pienso que eso sería un error. Carlos es candidato seguro al campeonato de F 2, y el ACA debe ganar ese campeonato, para adquirir más prestigio y abrir aún más las puertas a los pilotos de Sudamérica en Europa."

El profundo conocimiento de la estructuración del automovilismo internacional de Schenken se completa con otros juicios sobre su ubicación personal en ese disputado panorama internacional.

"Como todos los que estamos en F 1 aspiramos a ser campeones, yo espero lograr eso dentro de los próximos tres años. Hay un núcleo de pilotos jóvenes que harán carreras muy reñidas en el futuro: Fittipaldi, Reutemann, Cevert y Peterson son los mejores pilotos jóvenes. Ronnie Peterson parece tener las mayores dosis de talento en estos momentos. Carlos va a llevar muy lejos por su estudio, su técnica y seguridad. Me gusta mucho como compañero. Hay un movimiento en Europa y Sudámerica que discute la efectividad de los pilotos veteranos. Nosotros los jóvenes necesitamos de su presencia por sus consejos y experiencia. Además, todos ellos son extraordinarios embajadores ante los organizadores, especialmente Graham Hill que este año no ha tenido suerte"

Medido, extrovertido, amable, Tim Schenken es ahora conocido de los aficionados argentinos. Con Reutemann tendrá la responsabilidad de los colores Brabham en el 72. Y ambos jóvenes, que un día llegaron esperanzados a Europa, se jugarán juntos un destino y un futuro mejor. **O.R.**

Tres momentos del paso de Tim Schenken por nuestro país: con Graham Hill en Villa Carlos Paz (izquierda), comiendo en un restaurante cordobés (centro) y observando el autódromo Oscar Cabalén junto a Reine Wissell y Ronnie Peterson (derecha).

CASAMIENTO MARINCOVICH - GOÑI



Marincovich besa a su acompañante en el habitaculo del Cadillac. En este caso, la habilidad de Raúl Zagaglia fue reemplazada por el cariño de Susana, para felicidad del "Ruso".



El primo "Rody" cumplió extraordinaria labor en la "Gran Carrera" de Marincovich. Sin descanso, se movió de un lado a otro para ultimar detalles de la boda.



Luego de la boda, Carlos y Susana emprendieron viaje a Bariloche, donde el piloto "se concentrará" unos días con miras a la competencia de Zapala.



"Sandy" y Susana se retiran de la iglesia, (luego de la ceremonia) religiosa. Ya Marincovich había ganado la mejor carrera de su vida.

...Y EL "RUSITO" DIJO SÍ

EL SÁBADO último, alrededor de las 20,30, Carlos Oreste Marincovich dio la respuesta más trascendental de su vida. Su voz grave dejó escapar un sí fuerte y claro que pareció retumbar en las paredes de la iglesia de Nuestra Señora del Socorro y elevarse en el templo. Susana Goñi, desde ese momento su esposa, no podía disimular la emoción y sostenía con fuerza el brazo de "Sandy". Sin embargo, superada la solemnidad del momento, ambos dieron rienda suelta al buen humor que el flamante esposo comenzó a poner de manifiesto mientras se instalaba en el asiento trasero del Cadillac Fleetwood identificado con la patente nº C 325868. "Este hubiera sido el ideal para correr el Gran Premio", monologó desde la rigidez de su "jacquet". Luego besó a su esposa, y ambos partieron hacia Sarmiento al 3700, donde se reunirían con sus familiares. Durante el trayecto, no pudo evitar ser reconocido por varios automovilistas sabatinos, al punto que mientras duró la detención del Cadillac en el semáforo de Figueroa Alcorta y Tagle, Marincovich dialogó unos momentos con los ocupantes de un Peugeot 404.

En la casa de la calle Sarmiento, ambas familias esperaban con impaciencia la llegada de los novios, y, entre ellos, Juan Carlos Guzzi se paseaba nerviosamente por el hall. Por fin, enmarcados por los acordes de la marcha nupcial, "Sandy" y Susana hicieron su entrada triunfal en el salón, en tanto que "Rody" Marincovich, que oficiaba de "asistente", confesaba: "Todavía no les conseguí hotel; me voy volando para ver dónde los puedo ubicar".

A pesar de todo, Carlos Marincovich no pudo dejar de lado su responsabilidad profesional. Para estar cerca de Zapala, donde el domingo próximo correrá con su Torino TC, eligió Bariloche para su luna de miel.
No hay duda de que 1971 fue "el año" para él ya que al Gran Premio de TC le agregó este otro "Gran Premio" que veladamente venía anunciando desde principios de año.

Unos días antes en la despedida de soltero llevada a cabo en un restaurante de Núñez, varios de los asistentes no pudieron dejar de barajar las posibilidades sobre quién sería el próximo. La lista no fue precisamente escasa, y "Marito" García "Cocho" López, Carlos Giay y "Rody" fueron, entre los presentes, los candidatos más firmes. Habrá que ver quién de ellos se anima a seguir la senda abierta este año por García Veiga y Marincovich...



La Nueva Fuerza está integrada por gente joven, políticamente independiente, acompañada por los que dentro de los ex partidos tenían una mentalidad moderna y que han puesto sus experiencias al servicio de nuestras inquietudes.

Pero la Nueva Fuerza no es una suma de partidos pre-existentes, sino una idea original que toma experiencias válidas desechando los lastres del pasado.

Hoy somos muchos los que deseamos la plena vigencia de la Constitución Nacional, el control activo del Estado que preserve la competencia, la estabilidad en los precios, para que nuestros ahorros no sean devorados por la inflación. Somos muchos los que estamos dispuestos a resolver los problemas fundamentales del país actuando según nuestras propias ideas, para terminar con los fracasos y las ideas perimidas.

Hacer crecer esta Nueva Fuerza es la única manera de que el país conquiste el destino de grandeza que sus posibilidades permiten y su gente merece.

Le pedimos nos envíe el cupón adjunto respondiendo las preguntas del cuestionario. Cada respuesta tiene gran importancia para nosotros. Nos pondremos enseguida en comunicación con Ud. si desea agregar sus datos personales.

Usted es la Nueva Fuerza porque su respuesta es parte de una acción por la gente, por el futuro, por el bienestar de todos. Nosotros somos una Nueva Fuerza porque sabemos escuchar, porque sabemos que sus inquietudes son parte integral de nuestras soluciones.

Responda por usted, responda por todos, sea protagonista de su Nueva Fuerza.

Envíe el cupón a:
Diagonal Roque Sáenz Peña 740
Piso 6° B Capital Federal

Comisión de relaciones de la Nueva Fuerza

1. Qué espera de la Nueva Fuerza? ____________________

2. Quiénes deben integrarla? ____________________

3. En qué lugar del país debe organizarse primero? ____________________

4. Quiénes deben ser sus líderes? ____________________

Nombre ____________________

Apellido ____________________ Edad ________

Dirección ____________________

Loc. ____________________ Tel. ________

Haga crecer la Nueva Fuerza



Casi 2.000 personas presentes; aqui, parte de ellas.



Los pollos a la parrilla, especialidad de "El Gallo"



Volpicina, el representante; a su lado D'Angelo.

SÉPTIMO CANTO DEL GALLO

—¡Qué lástima que no vino..!
—Está en Europa, por eso faltó...

El diálogo se escuchó en la noche del sábado en las instalaciones del Club Deportivo Morón, y tuvo por protagonistas a dos integrantes de la peña "El Gallo". Se referían a la madrina de la agrupación, Libertad Leblanc, ausente con aviso en el festejo del séptimo aniversario de la tradicional peña del oeste.

Tal cual sucede año tras año, alrededor de dos mil personas se apretujaron bajo las tribunas de la entidad moronense para asociarse a un nuevo cumpleaños de la entidad. Allí se nuclearon pilotos (Malnatti, Castañón, Villegas, Castelli, Deambrossi, Libera), preparadores (D'Angelo, Macagno, Zarzoso), viejas figuras del automovilismo (Daniel Musso, Rolando Castelli), representantes de otras peñas ("La Amistad", "La Tortuga Comprimida", "La Directa"), periodistas y allegados al ambiente en general. Nuevamente surgieron las anécdotas en boca de los más veteranos. Los comentarios sobre el momento actual del automovilismo, a cargo de la gente en actividad. Las bromas, los recuerdos y todo ese mundo tan particular con tanto olor a nafta.

Hubo momentos importantes en la reunión. Algunos de mucha emoción, otros de franco jolgorio. Entre los primeros, sobresalió nítidamente el homenaje brindado por los presentes a quien fuera "alma mater" de la agrupación, Juan Mochanar, desaparecido este año. El recuerdo del mencionado dirigente de la peña (fue su presidente en el primer período) se sintetizó en un cerrado aplauso por parte de los presentes, y quedó concretado con la entrega de una plaqueta recordatoria por parte de la peña a los familiares del extinto.

También entre los momentos cumbres de la noche debe señalarse el del sorteo de un Torino cero kilómetro. Aquí las esperanzas se vieron defraudadas: el favorecido no estaba en la fiesta.

Así, en las primeras horas del domingo, "El Gallo", de Morón, brindó su séptimo canto.

CARRERAS DE LA SEMANA

FECHA	CARRERA Y ORGANIZADOR	DESARROLLO Y CIRCUITO
27 y 28-11	**FORD "T"** Standard mejorado, en Trelew (Chubut); organiza "Peña del Ford "T".	Gran Premio Futaleufú-Puerto Madryn, en dos etapas. Primera etapa día 7, largada a las 8, desde la Presa del Futaleufú hasta Paso de Indios: 249 km. Día 28, segunda etapa desde Paso de Indios hasta Puerto Madryn: 412 km. Total del gran premio, 661 km.
28-11	**TURISMO CARRETERA**, en Zapala (Neuquén); organiza el Zapala Auto Club.	En el circuito "Arturo Kruuse", de 7,628 metros. Dos series de 10 vueltas y final de 30. Largada a las 14. 60.260,30 pesos en premios; 300 pesos ley como prima de partida a todo piloto que largue. Decimosexta prueba con puntos por el Campeonato Argentino.
28-11	**TURISMO GRUPO 2**, en Las Rosas (Santa Fe); organiza el Departamento de Automovilismo Deportivo.	En el circuito "Ciudad de Las Rosas" de 2.390 metros. Subclase "A" a las 14,30, 20 vueltas; Clase "A" hasta 1150 cc a las 15,30, 25 vueltas y clase "B" hasta 2000 cc, a las 16,30, 30 vueltas. Ultima prueba del campeonato zonal de la Federación Regional Nº 4. 6.050 pesos en premios.
28-11	**TURISMO DEL 40**, en Capitán Sarmiento (Bs. As.); organiza la Asociación de Pilotos Turismo del 40 y el Club Los 14.	En un circuito de 1300 metros. 2 series de 10 vueltas y final de 20.
28-11	**CAFETERAS CUADRADOS y MOTOS**, en Río Tala (Bs. As.); organiza la peña "La Tuerca Floja".	En el circuito de la peña "La Tuerca Floja", sito en el km 152 de la ruta Nº 9, de tierra compactada y 480 metros de extensión. Motos 50,100,125 y 175 cc. En el circuito de 960 metros. Cuadrados hasta 1933, carrocería original con preparación libre y Cafeteras hasta 1927. Series y final. Ultima prueba del campeonato interno de la peña.
28-11	**CAFETERAS Y MAR Y SIERRAS**, en Balcarce (Bs. As.); organiza la Asociación de Fomento Martín Güemes.	En un circuito de tierra compactada de 1,250 metros. Pruebas de clasificación a las 10. Cafeteras a las 14,dos series de 8 vueltas y final de 16; Mar y Sierras, 2 series de 10 vueltas y final de 18.
28-11	**REGULARIDAD**, en Palomar (Bs. As.); organiza el Instituto General Martín Güemes.	Para Tercera Categoría con velocímetro original. Palomar - San Antonio de Areco y regreso. Largada a las 7. desde la calle Los Aromos 243, Palomar.
28-11	**REGULARIDAD**, en Capital Federal; organiza la escuela República del Perú.	Para Tercera Categoría con velocímetro original. Capital a Monte. Largada a las 7 desde Gaona 4763, Capital Federal.
28-11	**REGULARIDAD**, en Capital Federal; organiza la escuela Nº 1 República de Cuba.	Para tercera Categoría con velocímetro original. Capital-Campana y Benavídez. Largada a las 7. desde Costa Rica 4942, Capital Federal.
28-11	**REGULARIDAD**, en Capital Federal; organiza la Unión Propietarios de Talleres Mecánicos.	Para debutantes, novicios e invitados. Capital Federal-San Antonio de Areco. Largada desde Alsina 2540 a las 8.
28-11	**GP LORENZO MARQUEZ**, Sudáfrica.	Prueba para autos Sport, SP y GT válida por la serie Sprinbook.

MONOPLAZAS

SAINT GERMÉS. Luego de su desvinculación de la peña "Ciudad de Azul", Luis Saint Germés estudia la posibilidad de correr en F 2. Para ello realiza tratativas ante varios constructores.

BUCCI. **Eduardo Bucci será el encargado de tripular el Bozyk-Fiat F 4 que prepara Maratea. La tapa de cilindros está siendo trabajada por Rolando Bucci.**

TERNENGO. No sería nada difícil que el año próximo Jorge Ternengo renueve su F 1. Correría con un nuevo chasis construido por Oreste Berta.

CARRIZO. **En un taller de Ciudadela se terminó de armar el F 4 que tripulará Marcelo Carrizo. Como se recordará, este auto sufrió un accidente en la competencia de Río Cuarto.**

CROVETO. Luego de su actuación en las 12 Horas de APAT, el balcarceño Eduardo Croveto se incorporaría a los pilotos que participan de pruebas de F 2. La idea es que corra un Lotus con motor Fiat 1600, similar al de José Pedro Passadore.

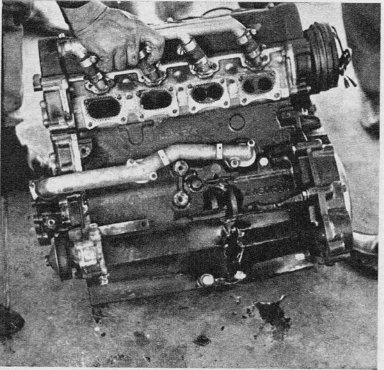
ALCARAZ. **Ya tiene piloto el Rafaela-Peugeot que pertenece a Juan Masquere. Se trata del corredor de F 4 Luis Alcaraz, que formará equipo con Carlos González, piloto del otro auto de Masquere.**

SANTAMARINA. Jackie Forrest Greene está poniendo a punto en su taller el nuevo F 2 que servirá para que Ernesto Diego Santamarina retorne a la actividad. El motor será Peugeot.

COLAVINO. **Con la mecánica de Batelli se presentará el año próximo en F 2 el cordobés Carlos Colavino. El auto será impulsado por un motor Renault R 12.**

GRAHAM HILL

EL BIELAZO DEL AÑO



La foto ilustra en forma elocuente los estragos que causó en el Cosworth Novamotor de Carlos Reutemann el bielazo del sábado, durante la primera sesión de entrenamientos en Tarumá. El agujero que dejó en el block evidencia que la que se cortó fue la tercera biela. La rajadura del mismo se notaba en el otro costado de la planta motriz. La unidad con que se reemplazó esta fue la que llevó a la victoria al argentino al día siguiente. Y pensar que Reutemann estaba conforme con el rendimiento de este motor y tenía ganas de utilizarlo también en la carrera...

CARRERAS HASTA FIN DE AÑO

La Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo dio a conocer en un comunicado de prensa las competencias que faltan disputar desde ahora hasta fin de año. Las fechas son las siguientes:

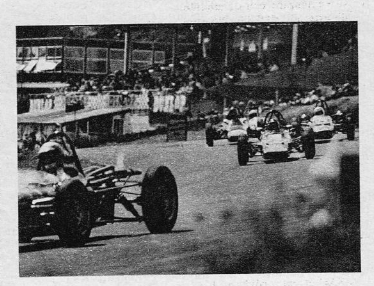
Fecha	Categoría	Circuito	Organizador
28-11	Turismo Carretera	Zapala	Zapala Auto Club
5-12	Fórmula 4	Comodoro Rivadavia	Automoto Club C.Rivadavia
5-12	Sport Prototipo y F 2	A designar entre Las Flores Córdoba y Rafaela	
8 al 12-12	Turismo Carretera Gran Premio	Cordoba	Automoto Club Villa Carlos Paz
12-12	Turismo Nacional	Las Flores	Las Flores Automóvil Club
19-12	Sport Prototipo y F 4	Maggiolo	Club Atlético Maggiolo
19-12	Turismo Nacional	Allen	Allen Auto Moto Club.



HORACIO GUTIÉRREZ NÚÑEZ EN EUROPA

LA DERROTA DE BRANDS HATCH

La última presentación de Horacio Gutiérrez Núñez en Inglaterra no alcanzó el brillo de anteriores oportunidades por factores totalmente ajenos a la capacidad o voluntad del piloto. Ya desde el día anterior a la carrera (de la cual vemos un pasaje en la foto, con el argentino encabezando un nutrido pelotón), Brands Hatch comenzó a ser desfavorable para Gutiérrez Núñez, cuando su auto se negó a arrancar por un problema originado en la bomba de nafta. Su rival, Richard Roberts, le facilitó un mecánico para que le ayudara a solucionar el problema, pero cuando finalizaron con la tarea ya era tarde y la clasificación había finalizado para Fórmula Ford. No obstante, el comisario deportivo autorizó a Gutiérrez Núñez a clasificar junto con los autos de Fórmula Libre, con la salvedad de que sería penalizado con diez segundos de recargo por no haber clasificado a tiempo. De todas maneras, el problema se reiteró durante las pocas vueltas que pudo girar en el circuito y el argentino decidió retirarse por temor a pinchar un pistón. Recién al desarmar el motor cayeron en la cuenta de que el problema estaba originado en el eje que comanda la bomba de nafta, que se había gastado. A pesar de los problemas, y de común acuerdo con su esposa Sylvin, "Pato" decidió largar la carrera aunque más no fuera para practicar y tratar de obtener alguna otra experiencia. Según declaró él mismo, mientras siga con el motor actual, pocas son las posibilidades que le asisten, ya que literalmente "no da más"; de allí que el octavo puesto obtenido finalmente en la competencia de Brands Hatch tenga valor, considerando los factores adversos de que estuvo precedido. Mientras tanto, Gutiérrez Núñez sigue adelante con su campaña, contando con recursos escasos pero una voluntad férrea que lo ayuda a no desmoralizarse y seguir cosechando una experiencia invalorable en el disputado mundillo de la Fórmula Ford.





ALEGRÍA INTERNACIONAL

A pesar de que hace mucho tiempo está alejado de las temporadas internacionales, el Automóvil Club Argentino volvió a ser punto de reunión de pilotos extranjeros. Se trataba de los hombres que compitieron en la carrera de F 2 de Córdoba, quienes de paso por Buenos Aires se acercaron a la institución de Avenida del Libertador, donde recibieron el saludo de los dirigentes del ACA y del periodismo de la Capital Federal. En la fotografía se ve a Héctor Staffa dialogando cordialmente con Tim Schenken, mientras Peter Westbury, Ronnie Peterson, Reine Wisell y Graham Hill los observan sonriendo. El clima de alegría fue general, como puede observarse en los rostros de Alesio Chessel y César Carman, más abajo.

TUERQUINO Y MIGUELITO

Por MÄNNKEN





STEWART. Recién termina la edición 1971 del Can Am y ya se produjo el pase del año con vistas a la Copa 1972. Jackie Stewart, que este año corrió con Lola, firmó para correr en el próximo torneo con Mc Laren, equipo que será patrocinado por Gulf y en el que tendrá como compañero al campeón de este año, Peter Revson. En cuanto a Lola, reemplazaría al escocés con Gianclaudio Regazzoni, Vic Elford o Chris Amon.

JARAMA. **Joackim Bonnier, con un Lola Cosworth T 212, ganó las 2 Horas del Jarama, última prueba puntable por el Campeonato Europeo de Marcas hasta dos litros que Lola ya se había adjudicado. Segundo fue el español José María Juncadella, con un Chevron Cosworth B 19. El promedio del vencedor ascendió a 134,399 km/h.**

STOCK CARS. Bobby Allison, con su Mercury, obtuvo una nueva victoria en pruebas de Stock Cars. Esta vez fue en las 500 Millas de Carolina del Norte, donde superó al Plymouth de Bobby Isac. Luego se ubicaron Donnie Allison, Mercury; Richard Petty, Plymouth, y Charles Glatzback, Dodge. El promedio: 209,170 km/h.

BRABHAM. **Confirmando las numerosas versiones circulantes en los últimos meses, la semana pasada se confirmó la venta de la Motor Racing Development por parte de Ron Tauranac. El comprador es Bernie Ecclestone, ex team manager de Jochen Rindt. No obstante, Tauranac seguirá como jefe proyectista de la marca, mientras que el director de equipo será Keith Green. En cuanto a los planes, son los siguientes: en F 1, comenzará corriendo con un BT 34 y un BT 33 (para Schenken y Reutemann, respectivamente), para luego incorporar (probablemente en Sudáfrica), el nuevo BT 37. En F 2 seguirán en actividad los BT 36, que serán modificados y denominados BT 36A hasta tanto estén listos los BT 38. En F 3 también se comenzará con el modelo de este año (BT 35), incorporando luego el BT 39.**

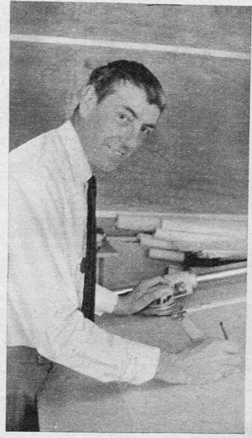
CAMBIO. El diseñador del Lotus 72, Maurice Philippe, también dejó la marca que regentea Colin Chapman. Igual que otros diseñadores europeos, parece a punto de emprender viaje a EE.UU., donde proyectaría coches de la Fórmula Championship para Parnelli Jones.

PETERSON. **También Ronnie Peterson podría incursionar en las pruebas del USAC el año próximo. Andy Granatelli se ha interesado en él para que corra algunas carreras en EE.UU. patrocinado por STP. El auto sería un Mc Namara, parecido al que este año utilizó Mario Andretti, cuya separación del famoso Andy ya es un hecho.**

DRAMA. Casi al mismo tiempo que el italiano Giovanni Salvatti moría en Tarumá, Willy Bendeck, considerado uno de los tres mejores pilotos bolivianos de la actualidad, halló también trágico destino mientras disputaba el premio Circunvalación, en la ciudad de Santa Cruz, a 900 kilómetros de La Paz. El Jaguar que conducía se fue de camino y se estrelló contra una casa, incendiándose de inmediato. Bendeck, que tenía 30 años, y su acompañante murieron instantáneamente.

RUMBOS. **Agotadas en principio sus posibilidades de incursionar en SP durante 1972, Martini parece dispuesto a tomar nuevos rumbos en su actividad. Tal como ya anunciamos, podría patrocinar el team Lola F 1, pero como éste no estaría listo hasta mediados de temporada, se habría inclinado por Tecno.**

STOMMELEN. Habiéndose prácticamente confirmado su desvinculación de John Surtees, Rolf Stomelen correría en F 1, en 1972, con un March Cosworth 711, patrocinado por la Eiffelland Caravans. Lo haría en forma particular, igual que en 1970.



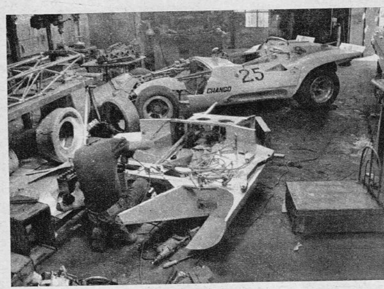
Ron Tauranac frente a su tablero de dibujo. Desde ahora, será esa su única función. Vendió la Motor Racing Development.



Willy Bendeck, campeón boliviano 1967, cuando visitó AUTOMUNDO, hace tres años. Una muerte más para un trágico 1971.

Semana Tuerca

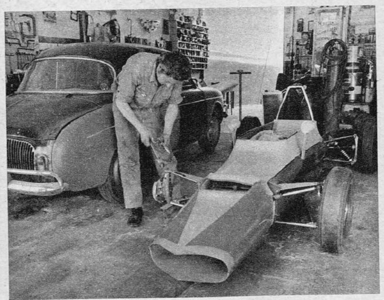
EN LOS TALLERES



UN CHANGO RENOVADO

Con un nuevo sistema de frenos y portamazas, se presentará el Chango I, auto de Paco Martos que corre Juan Carlos Salatino. Pero esas no serán las únicas novedades que tendrá el vehículo, pues también contará con flamante planta motriz Chevrolet preparada por José Feltrin, Emilio O. Barreiro y Leo Barassi, de Villa Constitución

EL RAO F 4 LISTO



En su taller de la calle Albarellos, Pedro Rao termino la construcción de este nuevo F 4 que irá impulsado por un motor Renault preparado por él mismo. Solo resta que le entreguen el árbol de levas y las bielas para poner el monoplaza en la línea de largada.

LA VUELTA DE NOVARA



En el taller de Baufer está siendo puesto en condiciones reglamentarias el Fiat 128 que tripulará en el futuro el itálico Gianni Novara. El auto lo utilizará en competencias de Turismo Nacional y, de esta forma, se desvirtúa la noticia que aseguraba que el piloto mencionado no correría más.

OLIVIERI A LA F 2



Lo que se anunciara hace algún tiempo fue confirmado, el rosarino Héctor Claudio Olivieri, piloto de TG 2, incursionará en F 2. Logró el apoyo de algunas firmas de Rosario y tripulará la máquina que corriera otro rosarino, Luis Muchelini. La impulsará un motor Fiat 1500 que será atendido por Miguel Angel Galluzzi.

Cafeteras y TM y S en Lobería

CELEBRACIÓN ACCIDENTADA



Enrique Gallinotti: pasa autos como postes.



Lobería celebró el "Día de las Cafeteras" y tuvo la suerte de poder reunir en el parque cerrado del Club Atlético Independiente la cantidad de veinte máquinas. ¡Insólito! Pero la categoría Cafeteras, al celebrar su día, quiso decir presente y, sin lugar a dudas, lo consiguió. Parece que la reunificación fue perjudicial. Porque cuando se largó la final, se produjo un choque múltiple que pudo haber tenido trágicas consecuencias. Quienes estuvieron cerca del accidente aseguran que uno de los coches —el de Edgardo Vera— voló casi a tres metros de altura. También se asegura que los banderilleros, "nada que ver en el asunto", demostrando así un desconocimiento total de su función.

La primera serie de Cafeteras fue para Oscar Castellanos, con su International '32.

Sebastián Eder, otro loberense, se adjudicó la segunda batería.

La tercera manga mostró una lucha entre Jorge Reymonte y Oscar Girardi, durante las primeras vueltas, que luego se definió en favor del primero.

Y la final fue para el recuerdo. Picó Castellanos y detrás "Pepín" Eder. Al llegar a la curva del fondo de la recta principal, chocan dos coches de retaguardia y quedan cruzados en el circuito. Cuando retorna el pelotón de vanguardia, Castellanos y Eder logran pasar entre ellas, pero Reymonte choca contra la Nº 38 de Hernández. Edgardo Vera también embiste esta máquina, la suya se eleva casi tres metros y cae en posición invertida. Oscar Girardi, por su parte, choca a Jorge Reymonte. El público invade la pista. La competencia se suspende. Ambulancias en el lugar del accidente y el acompañante de Vera, Jorge Campana, es llevado al hospital local para curar sus heridas, que son leves. Pudo ser una verdadera tragedia.

El plato fuerte de la jornada volvió a ser la categoría Turismo Mar y Sierras. En la primera serie, tomó la vanguardia el F 100 de Alberto Occhionero. Edgar Pérez, también con Ford, se ubicó segundo.

Marianito Calamante impuso en la segunda manga el glorioso cupé Chevrolet de su padre, no sin antes luchar en las primeras vueltas con el F 100 de Hugo Hernández.

El repechaje habilitó al "Negro" Gallinotti para intervenir en la final, así como también a José Cordonnier. Una final de Turismo Mar y Sierras siempre es una verdadera atracción, y esta no tuvo desperdicios. Con Gallinotti en última fila, se largó la instancia decisiva. Alberto Occhionero se afianza en la punta, pero el Tractor de Erratchu tiene unos HP más bajo su capot y lo desplaza de esa posición, adueñándose de la vanguardia. Pero el "Negro" Gallinotti comenzó a hacerse ver. Desde atrás, pasó autos en forma asombrosa y en pocas vueltas ya estaba a escasos metros de los dos punteros. Primero rebasó la línea de Occhionero y en la vuelta siguiente lo desalojó a Erratchu. La bandera a cuadros lo recibió triunfal, ante la algarabía de su ya inmensa legión de hinchas. Con este nuevo triunfo, Gallinotti ya es prácticamente campeón de la categoría Turismo Mar y Sierras 1971. Esta es una especialidad que al "Negro" le está quedando chica.

CLASIFICACIÓN

Turismo Mar y Sierras

Pos	Nº	Piloto	Coche	Tiempo	Vtas.
1º)	1	Enrique Gallinotti	Ford F-100	10'46''	15
2º)	36	Oscar Erratchu	Ford F-100	10'49''	15
3º)	4	Alberto Occhionero	Ford F-100	11'02''	15
4º)	3	Marianito Calamante	Chevrolet	11'06''	15
5º)	35	Miguel Sydall	Falcon F-100	11'26''	15
6º)	9	Edgar Pérez	Ford F-100	11'36''	15
7º)	54	Hugo Hernández	Ford F-100	11'55''	14
8º)	31	José Cordonnier	Torino	10'58''	14
9º	13	Julio C. Fernández	Ford F 100	10'47''	

Promedio del ganador: 112,848 km/h.
Récord de vuelta: En la 3ª, Erratchu, a 119,117 km/h.

CON EL BARRO EN LOS OJOS

TURISMO DEL 40 EN ACEVEDO

En la localidad de Acevedo y con el auspicio de Acepe Auto Club, se llevó a cabo el domingo 14 la competencia final del campeonato para la especialidad Turismo del 40 y que consagró Campeón al piloto pergaminense Luis Luna, pese a que en la jornada tuvo problemas de índole mecánica. El intenso calor que reinó en toda la zona no fue óbice para que una nutrida concurrencia se diera cita para seguir las alternativas de una realización que prometía mucho por la calidad y cantidad de las máquinas, índice elocuente de que la especialidad sigue en alza. Y la verdad es que los "tuercas" presentes tuvieron para divertirse con la serie de trompos, derrapes, roces y hasta un espectacular choque, felizmente sin consecuencias personales para los pilotos.

El espectáculo estuvo compuesto por dos series de 12 vueltas cada una y una final sobre 25 giros. En la batería de apertura, el flamante campeón Luis Luna dio una acabada demostración de pericia conductiva.

La segunda manga trajo alternativas cambiantes y de real emoción. La ganó Blua.

La final prometía una lucha sin cuartel, cosa que sólo por momentos se vió, dado los problemas mecánicos. Picó en punta Luis Luna con Auzoategui, López, Sobrevals y toda la jauría atrás, pero muy pronto, el 18 de Auzoategui estaba en la vanguardia con el representante de Ramos Mejía López muy cerca. Las vueltas se fueron sucediendo sin que hubiera variantes en la punta, pero sí en los demás puestos, donde hubo guerra y cambios. Por el tercer lugar se jugaron Sobrevals y Luna, mientras que por el quinto se dieron con todo dos debutantes a quienes habrá que tener muy en cuenta. Nos referimos a Miguel Galli, piloto Dodge de Capitán Sarmiento, y al conductor del Ford Nº 63, Adalberto Calderaro, de San Martín, quien perdió la quinta posición en el último viraje, donde derrapó y Gali se le metió por la cuerda para salir adelante. La mayoría de los pilotos tuvieron serios problemas de visibilidad, por cuanto la pista había sido objeto de un intenso riego para su compactación y en algunos lugares se formó barro, el que fue a estamparse en los parabrisas, obligando a algunos pilotos a detenerse para limpiarlos.

El único que no padeció esos problemas fue Auzoategui, el ganador, que corre con su "cuadrado" sin vidrios, y eso le favoreció. También lo resbaladizo del trazado hizo que se vieran trompos y derrapes por doquier



Auzoategui: pese al trompo espectacular, se llevó la última fecha.

CLASIFICACIÓN FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Coche	Tiempo	Vtas.
1º	18	Ricardo Auzoategui	Ford	24'43''	25
2º	7	José López	Ford	24'54''	25
3º	5	José Sobrevals	Ford	25'16''	25
4º	3	Luis Luna	Ford	25'18''	25
5º	34	Miguel Galli	Dodge		24
6º	63	Adalberto Calderaro	Ford		24
7º	31	David Bonaldi	Chevrolet		23
8º	27	"Leiva-Andrés"	Ford		23

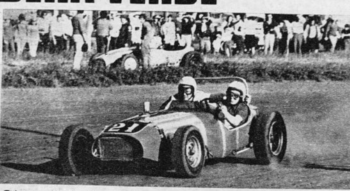
Promedio del ganador: 72,600 km/h.

FINAL DEL CAMPEONATO

	Piloto		Puntos
1º	Luis Luna	de Pergamino	67
2º	José Sobrevals	de Acevedo	46
3º	Ricardo Auzoategui	de Pergamino	27
4º	José Lopez	de Ramos Mejía	23
5º	Enrique Blua	de Acevedo	18
6º	Bernardo Kehoe	de Pergamino	16

Biplazas en Rojas y Labordeboy

PARA UN FINAL BANDERA VERDE



Eduardo Galcerán en plena recta de Rojas. La maquina luce y corre. Sobre la banquina, la "mufa". Ferrari quedó a la vera cuando era gran rival.

COMO en Pergamino, el colonense Eduardo Galcerán volvió a dejar el tendal en Rojas. Su arma, el "Chivo" que por "un palo" le brindó Ucha y que, dicen las mentas, en las rectas anda muy cerca de los 180 km/h. Es la cuarta victoria consecutiva y ya no hay lugar para la casualidad. El hombre pisa fuerte y bien. Néstor Ferrari volvió a constituirse en su más serio rival, juntamente con Luis Ceccoli (puntero del certamen) y Salvador Ranalli, con un "fierro" robusto pero algo falto de velocidad. Esos cuatro autos fueron lo mejor de las baterías. En la primera ganó Ranalli a 82,8 km/h, escoltado por F. Latrubese. En la segunda Néstor Ferrari mejoró bastante la marca, a costa de Galcerán, y elevó el promedio a 86,542 km/h.

Cuando las gotas de lluvia amenazaron malograr la fiesta, el trazado del Club de Pescadores sintió rugir las máquinas en la partida final. La punta fue para Galcerán, seguido de Ranalli y Ferrari. En el 7º giro, Galcerán y Ferrari —que volaban— alcanzaron de vuelta a todo el pelotón. Ferrari no lo pudo sobrepasar. Para evitar un "tortazo", hizo un violento trompo que terminó con el embrague de su máquina. Ranalli recuperó el puesto de escolta y poco fue lo que después se vio. No había cómo atraparlo. Ceccoli también quedó antes del término (fisura tapa de cilindros).

Con relación a la última prueba realizada en Labordeboy, la jornada tuvo un héroe y ése fue precisamente, Salvador Ranalli, quien no sólo ganó una de las dos baterías, sino que también la final, cortando la serie de cuatro triunfos consecutivos que venía sumando el coterráneo Eduardo Galcerán. Desde que el comisario deportivo bajó la bandera, Ranalli picó en punta y ya nadie pudo darle alcance. Galcerán y Ferrari, sus más temibles rivales, partieron mal con la complicación de Ferrari. que tuvo un roce con otro piloto. Así se fue Ranalli y nadie pudo darle caza. Segundo quedó Galcerán, y tercero, Víctor Speratti.

Las series fueron para Néstor Ferrari, la primera, con 6'59", a 82 km/h. La segunda para Ranalli, a 80, 320.

Faltan sólo dos carreras y cada vez se pone más dura la lucha por el primer puesto. Hasta hace poco, todo parecía definido en favor del pergaminense Luis Céccoli, pero una racha adversa aqueja a dicho piloto, que desde las últimas competencias no arrima por cuanto los fierros han comenzado a traicionarlo y ello posibilitó que el colonense Salvador Ranalli le diera prácticamente alcance. En virtud de su excelente triunfo en Labordeboy, Santa Fe, ha quedado a **sólo dos unidades**, por lo que ahora el campeonato puede tener un final bandera verde.

CLASIFICACIÓN DE LABORDEBOY

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Localidad
1º	8	Salvador Ranalli	13'15"	Colón
2º	21	Eduardo Galcerán	13'28"	Colón
3º	1	Víctor Speratti	13'40"	Ferré
4º	4	Néstro Ferrari	13'45"	J.A.Peña
5º	11	Abel Benedetto	19 vueltas	Ascensión

Todos con Chevrolet.

CLASIFICACION DE ROJAS

Pos.	Piloto	Coche	Tiempo	Vtas.
1º	Eduardo Galcerán	Ulla-Chevrolet	16'05"	20
2º	Salvador Ranalli	Bigatti-Chevrolet	16'28"	20
3º	Néstor Ferrari	Ferrari-Chevrolet	16'40"	20
4º	Domingo Gallegari	Gallegari-Chevrolet	-	19
5º	Carlos Ravagnan	Ro-Ju-Jeep	-	18
6º	Francisco González	González-Chevrolet	-	18

Promedio del ganador: 85,860 km/h.

TN en Carhué

OCAMPO ARRIMÓ AL FOGÓN

ATRACTIVA REUNION con cierto sabor folklórico, como que la organizó la Asociación Fogón de los Gauchos de Coronel Pringles, Buenos Aires. Un circuito de 1.200 metros donde algunos, sin rastra ni chiripá y sí con casco y cinturón de seguridad, se bailaron sus lindas zambitas. La Federación Nº 3 fiscalizó las carreras, que comenzaron con dos series de quince vueltas. Clerc, en las pruebas de clasificación, había insinuado que el facón estaba bien afilado. El facón —aclaremos— es uno de los Renault que compitieron. El circuito, trabado, tiene tres curvas cerradas. En una de ellas, los "autazos" estuvieron a la orden del día.

Mariani, en la primera entrada y en la primera manga, debió detenerse para enderezar el apero. Alvarez dominó al comienzo, pero Clerc, finalmente copó la banca. Un trompo lo relegó. En la segunda batería de la "A", ni Mariani, Alvarez ni Etman pudieron ser de la partida. Clerc picó en punta y, sobre el final, Theil logró superar a Iommi y Ocampo y ubicarse como escolta. En la suma de tiempos prevaleció Clerc, de Miramar, por más de diez segundos.

Vallasciani sonaba como "número puesto" en la C, pero un defecto en el embrague no dejaría que su Peugeot 504 rindiera el máximo de sus posibilidades. Ocampo, ante esta falencia y a falta de rivales de más fuste, logró una doble victoria en ambas baterías. Franzino, en la primera, lideró un buen trecho, pero un violento trompo lo relegó al fondo del menguado pelotón. La segunda, pese a la hegemonía de Ocampo, fue entretenida. Las máquinas disputaron los puestos intermedios viajando prácticamente chupadas.



Ocampo —por la cuerda— y Franzino arando por sacarle unos metros de ventaja. Un trompo lo relegó definitivamente... Venció aquél, llevando los laureles a Miramar.

CLASIFICACIÓN

CLASE "A"

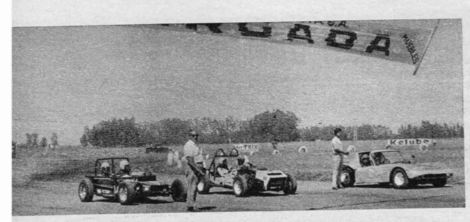
Pos.	Nº	Piloto	Coche	Tiempo
1º	3	Alberto Clerc	Renault	26'20''02
2º	2	Juan C. Iommi	Renault	26'32''
3º	1	Fermín Ocampo	Renault	26'38''06
4º	7	Néstor R. Etman	Renault	26'47''02
5º	5	Rodolfo Mariani	Renault	27'13''02
6º	4	José Álvarez	Renault	28'35''02

Promedio del ganador: 82,025 km/h.
Nota: Víctor Theil fue descalificado por transgresión de reglamento.

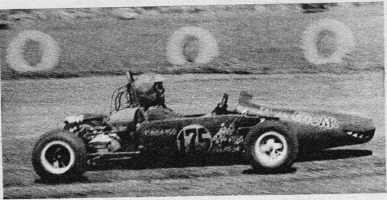
CLASE "C"

Pos.	Nº	Piloto	Coche	Tiempo
1º	52	Graciano Ocampo	Peugeot 504	24'17''02
2º	53	Juan A. Vallasciani	Peugeot 504	24'22''
3º	50	José L. Verri	Fiat 1.600	24'34''06
4º	54	Andrés Lanzat	Peugeot 504	25'18''08
5º	51	Daniel Franzino	Fiat 1.600	24'23''08

Promedio del ganador: 88,949 km/h.



Vuelve el ruido a Lincoln, largan las cafeteras.



Norberto Maitini llevó su Honda al triunfo.



LA VUELTA AL RUIDO

Fiesta grande en Lincoln

Tras casi quince años de silencio y olvido, el Auto Moto Club de Lincoln hizo tronar motores en sus pagos otra vez. La nueva pista de 980 sinuosos metros atrajo masivamente a los liqueños, ansiosos por revivir duelos como los que protagonizaran pilotos como Blanco y otros más en máquinas de Mecánica Limitada ya legendarias.

Los gustos cambiaron con el tiempo. Ahora, el Oeste prefiere Cafeteras, y las infaltables "Bolitas" comparten la tierra con la Fórmula 5.

Abriendo el nutrido programa del domingo se largaron todas las baterías preliminares, imponiéndose ajustadamente por suma de tiempos en Standard el debutante local Juan Carlos Balla, seguido por Alonso, ambos en Fiat 600.

Los monoplazas de F 5 brindaron reñida lucha que el público sigue cada vez más interesado. Esta vez, el 175 de Norberto Maitini se llevó las palmas precedido por Mario Mugner. El decano del clan, Humberto Plascencia equipado con un Ducati logró un honroso 4º lugar arrastrando palier. Las 22 cafeteras presentes se dividieron en tres baterías, repechaje y final. Postararo abandonó en la 1ª serie restando su impetuosidad a la lucha definitoria. La segunda batería quedó en manos de la "Blanquita" de Julio Tabachi y Armando Ré pisándole los talones prometiendo "leña" para después. Doce máquinas se disputarían el privilegio de pasar a la final en el repechaje. Se clasificaron así Peña, Rodriguez y echando chispas. Con la "sevillana" entre los dientes, Tabachi abordó la definición y no dejó lugar a dudas; de punta a punta la carrera fue suya. Lo siguió Laurenco, Cerviño y Anteno; Ré, en 5º lugar evidenció una notoria disminución de la potencia de su máquina que le disminuyó las posibilidades de presentar batalla al nivel que ya le conocemos. Saludamos entusiasmados el ingreso de la plaza liqueña al calendario tuerca y esperamos que la inexperiencia y confusión actual de planilleros y cronometristas se supere. Por lo pronto entusiasmo y ganas de hacer no les faltan.

CLASIFICACIÓN FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Coche	Tiempo	Vtas.
CATEGORÍA STANDARD					
1º	20	Juan C. Balla	Fiat 600	16'21''40	15
2º	141	Alonso	Fiat 600	16'25''40	15
3º	87	Martín Salaverry	Fiat 800	16'58''40	15
FORMULA 5					
1º	175	Norberto Maitini	Honda	6'47''	6
2º	6	Mario Mugner	Honda	7'43''	6
3º	28	Néstor González	Ducati	8'54''	6
CAFETERAS 1927					
1º	68	Julio Tabachi		13'35''	15
2º	56	Jorge Laurenco		13'51''	15

Limitada del 29 en Santa Fe

GUENIER, EL REGULADOR

DIECISÉIS FECHAS fue la singlatura que recorrió el representante de Cavanagh, Augusto Guenier, para consagrarse finalmente vencedor en este trascendente torneo que organizó el San José Motor Club, en la localidad homónima santafecina. Lo mejor de su gestión puede resumirse en una sola palabra: regularidad. Y por supuesto que regularidad, en este caso, no significa andar despacio y "a la pesca". Cuando hubo que "indiar", también lo hizo. Sus virtudes conductivas evaden el límite de lo común. Como puede observarse en la estadística adjunta, Guenier logró sólo cuatro triunfos, pero en cambio aquilató cuatro segundos puestos y otros tantos terceros. Virtualmente, siempre estuvo en el marcador. Se llevó el campeonato con 147 puntos; 2º Renato Quintero, 116; 3º Juan J. Ramini, 111; 4º Alberto Venaria, 57; 5º Santiago Rossi, 48; 6º Eduardo Ulla 45; 7º Raul Guagliano, último vencedor, 36; 8º Héctor Marconi, 30; 9º Jorge Tettamanzi y Andrés Zarich, con 27 unidades.

DESARROLLO DEL CAMPEONATO

CAMPEONATO 1971 - SANTA FE (S.J. DE LA ESQUINA) ORGANIZÓ: SAN JOSÉ MOTOR CLUB

		SERIES			FINAL			PROMEDIO
Fecha	Lugar	Primera	Segunda	Tercera	Primero	Segundo	Tercero	km/h
25/IV	Chañar Ladeado	A.Guenier	R.Quintero	-	R.Quintero	S.Rossi	A.Venaria	87,037
2/V	Marcos Juárez	E.Ulla	R.Quintero	-	A.Guenier	A.Venaria	R.Quintero	94,413
16/V	Las Parejas	A.Guenier	R.Quintero	A.Zarich	J.Ramini	A.Guenier	E.Ulla	79,490
25/V	Colonia Hansen	S.Rossi	H.Rosso	E.Ulla	A.Guenier	E.Ulla	J.Ramini	112,543
13/VI	Villa Cañás	A.Guenier	R.Quintero	-	R.Quintero	J.Ramini	A.Guenier	93,662
20/VI	Chañar Ladeado	J.Ramini	E.Ulla	-	J.Ramini	H.Rosso	A.Guenier	86,313
18/VII	Chañar Ladeado	A.Guenier	J.Ramini	E.Ulla	A.Guenier	A.Venaria	H.Marconi	88,313
25/VII	Las Rosas	S.Rossi	J.Ramini	A.Guenier	A.Guenier	J.Ramini	R.Quintero	91,412
8/VIII	Colonia Hansen	R.Quintero	A.Guenier	A.Costantino	R.Guagliano	R.Quintero	A.Guenier	114,820
17/VIII	S.J.Esquina	R.Calcino	A.Zarich	R.Quintero	A.Zarich	H.Marconi	J.Tettamanzi	98,482
29/VIII	Armstrong	R.Guagliano	A.Guenier	-	J.Ramini	A.Guenier	R.Quintero	102,625
26/IX	Acebal	J.Ramini	J.Tettamanzi	R.Quintero	R.Quintero	J.Ramini	A.Guenier	89,859
10/X	S.J.Esquina	Costantino	S.Rossi	Iosardi	S.Rossi	A.Guenier	R.Quintero	102,261
24/X	Chovet	S.Rossi	J.Ramini	A.Guenier	R.Quintero	A.Guenier	A.Venaria	100,080
31/X	Chañar Ladeado	Giuggia	A.Venaria	J.Ramini	**Nota:** suspendida por la lluvia			
7/XI	Maggiolo	J.Ramini	S.Rossi	R.Guagliano	R.Guagliano	S.Rossi	J.Ramini	92,279

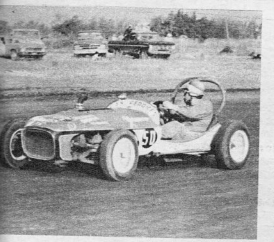


Augusto Guernier: la constancia de la regularidad.

Limitada del 27 en Santa Fe

EL CAMPEONATO EN DETALLE

LA ZONA aledaña a El Trébol tuvo este año programación con mucha continuidad en lo que hace a la actividad, seguida con verdadero fervor. Totoras, Tortugas, Angélica... etc. fueron periódicos escenarios de una puja que encumbró finalmente vencedor a Norberto Mancini, el más calificado representante de Las Perdices.
Los Ford "T" prácticamente coparon la categoría, y Mancini es de los que pisa sin piedad. El promedio más alto lo estableció Moriconi, de Oliveros, quien en San Vicente redondeó un 97,063 km/h. Mancini, sobre dieciséis pruebas disputadas, obtuvo cinco primeros puestos, cuatro segundos y dos terceros. Aparte de su manejo —fuerte y seguro— ostentó durante todo el año una salud mecánica envidiable.
Encabezó el campeonato con 82 puntos; 2º fue Héctor Moriconi, 69; 3º Atilio Serre, 50; 4º Roberto Tauil, 49; 5º Italo Petiti, 17; 6º Hugo Anoretti, 12; 7º Esteban Zarich y Danilo Aira, 8; 9º Enzo Caballero, 7 y 10º, con 6 unidades, Héctor Tábora y Michael Brain.



Mancini: muñeca y salud mecánica.

CAMPEONATO 1971 - SANTA FE (EL TRÉBOL) FIAD

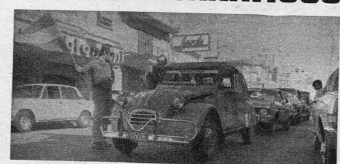
DESARROLLO DEL CAMPEONATO

Fecha	Lugar	Organizó	SERIES Primera	SERIES Segunda	FINAL Primero	FINAL Segundo	FINAL Tercero	Promedio km/h
2/V	Totoras	C.A.Unión	A. Serré	H. Moriconi	H. Moriconi	N. Mancini	A. Serré	89,175
23/V	C. Pellegrini	C. Comercial	H. Moriconi	A. Serré	A. Serré	N. Mancini	R. Ellena	76,690
30/V	Centeno	C. A. Defensores	A. Serré	E. Zarich	H. Moriconi	A. Serré	N. Mancini	87,651
20/VI	Tortugas	C. Peña Unión	A. Serré	H. Moriconi	N. Mancini	H. Tábora	R. Tauil	87,775
18/VII	San Vicente	P. Don Fermín	H. Moriconi	A. Serré	H. Moriconi	A. Serré	D. Aira	97,063
8/VIII	San Genaro	Club Leones "El Toro Rojo"	A. Serré	N. Mancini	A. Serré	N. Mancini	R. Tauil	74,366
15/VIII	Angélica	Peña J. M. Bordeu	A. Serré	R. Tauil	R. Tauil	R. Rosse	N. Betiol	73,509
22/VIII	María Juana	C. Atlético	N. Mancini	H. Moriconi	N. Mancini	A. Serré	R. Tauil	83,380
29/VIII	El Trébol	P. "El Platino" P. "La Bujía"	N. Mancini	H. Moriconi	H. Moriconi	R. Tauil	E. Zarich	85,171
12/IX	Centeno	C. A. Defensores	H. Moriconi	N. Mancini	N. Mancini	H. Moriconi	R. Tauil	84,453
19/IX	María Juana	S. Italiana P. "Los Patitos"	N. Mancini	E. Zarich	N. Mancini	R. Tauil	H. Renz	82,098
26/IX	Totoras	C. A. Unión	N. Mancini	H. Moriconi	H. Moriconi	R. Tauil	N. Mancini	90,025
10/X	Cañada Rosquín	Aero Club	N. Mancini	H. Moriconi	H. Anoretti	H. Moriconi	E. Caballero	94,280
17/X	Las Varillas	A. Varillense de Volantes	N. Mancini	I. Petiti	I. Petiti	N. Mancini	H. Anoretti	80,744
24/X	Totoras	C. A. Unión	R. Tauil	H. Moriconi	N. Mancini	R. Tauil	I. Petiti	89,263
31/X	El Trébol	F.I.A.D. "La Bujía" "El Platino"	N. Mancini	H. Moriconi	Se suspendió por la lluvia	-		

Final de regularidad en Junín

TRES... DOS... UNO... TOP!... LOS FANÁTICOS

Junín, domingo 14, con radiante sol... Ultima prueba del 2º Campeonato Juninense de Regularidad Premio Citroën.
Automundo convivió el clima nervioso de una competencia en la que se definía un campeonato disputado en la zona a lo largo de todo el año, junto a esa gran familia que forman los fanáticos de las planillas y ampolletas, y donde cuentan las décimas de segundo, para cubrir los tramos en el tiempo exacto que fijan las autoridades de la prueba.
Cincuenta autos inscriptos, y cuarenta y seis que largaron, hablan a la legua, del entusiasmo que despierta esta económica forma de competir, y de paso unir a un enorme grupo de familias, en agradables reuniones... Porque eso es lo que tienen estas competencias en donde los "perros", una especie de plaga que últimamente está atacando varias categorías de nuestro automovilismo, aquí brilla por su ausencia... ¿Será por el exclusivo amateurismo de los participantes?
En un sencillo, pero sumamente emotivo acto, E. Luis Rinaldi, director de la prueba, leyó las posiciones logradas por los corredores, y Jorge E. Díaz, por Citroën Argentina, hizo entrega de los trofeos en medio de un alboroto descomunal, provocado por las efusividades de los presentes, felicitándose entre sí.
Una prueba perfectamente organizada, sin que la empañara la menor falla, cierra este segundo campeonato, cuyas posiciones finales daremos en un próximo número.
Sólo queda agradecer al RUJ, ente organizador del campeonato, y a la Concesionaria Local Citroën las atenciones que recibiera Automundo, cuya movilidad se vio facilitada en todo momento.



¡Listos! Al odómetro.

CLASIFICACIÓN

VELOCIMETRO "ESPECIAL"

Pos.	Nº	Piloto Copiloto	Ptos.	Tercera Sub-Categ.	Ciudad	Puntos
1º	9	Pergolini-Legnazzi	68	-	Junín	200,00
2º	6	Junquera-Buzzeo	104	-	Colón	164,384
3º	1	Bruno-Madrid	119	-	Junín	155,142
4º	4	Cruz-Zanzottera	173	-	Cap. Sarmiento	136,308
5º	2	Retorto-Sra. Retorto	191	1º	Junín	131,602
6	10	Salino-Duffour	200	2º	Junín	129,00
7º	3	Ferreyra-Legnazzi	202	-	Junín	127,663
8º	11	Gattelet-Soto	210	3º	Arrecifes	125,385
9º	13	Casado-Campagnoli	218	-	Pergamino	123,192
10º	12	Garzillo-Curotto	220	-	Junín	121,909
11	5	Buccieri-Pavicich	370	-	Arrecifes	108,378
12º	14	Mesa-Sra. Mesa	372	4º	Junín	107,279
13º	17	Bruno-Reges	519	5º	Junín	101,102
14º	7	Perrotin-Gattelet	1.195		Arrecifes	92,690

Nota: Los puntos equivalen a décimos de segundo.

VELOCIMETRO ORIGINAL

Pos.	Nº	Piloto	Copiloto	Localidad	Ptos.
1º	25	Alonso	Alonso	Ramallo	10
2º	27	Sgrazutti	Patiño	Junín	25
3º	24	Oyhanarte	Melilli	"	28
4º	26	Bagnis	Patiño	"	32
5º	29	Mancini	Perrotín	Arrecifes	33
6º	21	Laiolo	Laiolo	Junín	35
7º	22	García-	Izzi	"	37
8º	45	Damiano	Damiano	"	39
9º	35	Popik	Di Fiore	"	39
10º	41	Vitali	Montes	"	39

EN DOS RUEDAS



Marplatenses en Las Flores

INTERIOR TUERCA

• **MOTÓDROMO MARPLATENSE** "Se encuentra a la firma del intendente de Mar del Plata —escribano Gallinotti— un expediente para adjudicar, en el Partido de Gral. Pueyrredón, un predio para el Círculo Marplatense de Motociclismo. En él se construirá un motódromo. La confesión, en Las Flores, llegó directamente de boca del piloto Carlos Pollio. La idea debe concretarse. Mar del Plata ha sido cuna de auténticos campeones.

• ENTRERRIANAS En Larroque **se cumplió una de las últimas fechas del campeonato que organiza la AEM. Con mucho público y gran entusiasmo, lograron imponerse Jorge Falasconi (125); R. Molinelli (200) y Héctor Viden en 103 cc. Drunday, el presidente de la asociación entrerriana, fijó fecha para el Grand Prix Coronación. Será el 5 de diciembre en circuito a designar.**

• **"4 HORAS DE MOTOS".** Proyecto de la peña La Tuerca Floja de Río Tala, que se concretaría en enero o en febrero de 1972. La época no nos parece muy propicia, pero el clima no es valla que detenga a los pilotos bonaerenses. Una gran programación que nucleará, sin duda, a los mejores pilotos de la zona. Algo más: podría suceder, también que el clásico circuito del Km. 152 de la Ruta 9 se mudara a sitio más propicio, con las mejoras del caso. La peña no descansa.

• NUEVA MÁQUINA Norberto Gatti, **el excelente piloto santafecino, está de parabienes. Es poseedor de una RF con válvula rotativa de 100 cc de cilindrada. Por supuesto la reservará para pista. Una confesión de Gatti:** "Los provincianos lamentamos los magros premios que se acuerdan en el campeonato argentino. De otra manera, tenga la seguridad la FAM que el parque competitivo aumentaría considerablemente, y no sería necesario suspender la clase, como se hizo en Las Flores, por falta de inscriptos". **"Transferimos el testimonio.**

• **TUCUMANAS** El circuito del Parque 9 de Julio en el Jardín de la República, ha facilitado un notable resurgimiento de la actividad lugareña en lo que hace a las dos ruedas. Junto a los ases tucumanos, se dan cita habitualmente pilotos del Chaco, Corrientes, Santiago del Estero, Salta y Jujuy. 1972 —está en estudio el proyecto— puede ser el año propicio para hacer disputar el Campeonato del Norte Argentino. Esa es la idea. Los directivos locales están trabajando a destajo.

DE TODAS PARTES

III GRAN FESTIVAL TUERCA- Tendrá por escenario Angélica —Santa Fe— y se llevará a cabo el sábado 11 de diciembre, en agasajo de los pilotos que han animado la categoría "Limitada del 27". Dueños del intento son los componentes de la peña "Juan M. Bordeu". Cada uno de los pilotos (que no todo es "fierros") tendrá "su" princesa, de las cuales —la más bonita, sin duda— será elegida la reina, que será coronada por Ana María Ellena, actual emperatriz del mundo "tuerca". Amistad, música y recuerdos, para un torneo que despertó singular expectativa.

HITCHCOCK SE HUBIERA ASUSTADO- El suspenso signó la última reunión de "cafeteras" en Serrano —Córdoba—, organizada por el Emilio V. Bunge Club. El C.D. y C. Serrano fiscalizó el evento, y pese al reducido número de inscriptos, la jornada interesó. En la primera serie giraron todos y el gasto corrió por cuenta de Dante Pinasco y el campeón Alberto Marucco, en este orden. En la segunda manga (eliminados estos dos "por demasiado" buenos...) Adolfo Mon y Tomás Lindsell se encargaron de cosechar aplausos. La final los reunió a todos. Pinasco casi se queda sin los laureles. Marucco claudicó, y sobre el final Sebastián Tassone —ni lerdo ni perezoso— apuró a Pinasco y a Edmundo Saby, consiguiendo un meritorio 3º puesto. El suspenso marginó la reunión.

MENDOCINAS- En adhesión al "Mes del Niño Mendocino" se cumplió un festival tuerca en Los Barrancos. Los chicos miraron. Muy especialmente un insólito duelo entre un "Chivo" de 1927 y un Fiat 128 casi cero kilómetro. Ganó el Fiat, por supuesto, pero la antigüedad se defendió como gato entre las leñas. Estos fueron los resultados:
Karting: 1º Raul Bertolini; 2º E. Campione y 3º O. Campione. **Motos** (Sachs y 100 cc): 1º Antonio Parra; 2º J.D. Castro y 3º J. Escobar. **Motos 200 cc:** 1º José D. Castro; 2º A.Parra y 3º E. Paludi. **TN-:** 1º Felipe Hernández (Fiat 128); 2º R. Biengini; 3º P. Angelini y 4º J. Simonetto.

BASCO OTRA VEZ- **En San Roque, en el circuito homónimo, se trenzaron los ases mendocinos en dos ruedas. En Sachs venció Juan Martínez, de punta a punta. En 100, Guillermo se las vio negras contra el clan Zanella, pero largando una vuelta atrás, arribó 3º. El vencedor fue Osvaldo Cabello. En "200" y en "125" Juan Manuel Basco, el piloto de Palmira, logró dos resonantes victorias a costa de Ibarra y Raúl Fragapane. Mucho público dio adecuado marco al evento.**

CAMPEONATO PRIMAVERA- Luego de disputadas dos pruebas en el torneo organizado por el Punta Alta Automóvil Club (Buenos Aires) en la clase "A" de TN resultó campeón Heriberto Blanco, de Casbas, siendo subcampeón Juan C. Iommi, de Bahía. En las próximas tres reuniones, se definirán las clases "C" de TN y la "D" de preparación libre.

HÉCTOR CAMPRA, CAMPEÓN- **Al clasificarse en segundo término, en la prueba postrera del Torneo Zonal de Ford "T" que fiscalizó la Peña Automovilista Oncativo, de la localidad homónima cordobesa. El circuito mide 1.150 metros y con Domingo Castello, de Laguna Larga, protagonizaron un duelo memorable, ya que del resultado dependía el título en disputa. Miguel Druetta, local, se impuso merecidamente, resistiendo los embates de Campra. Castello tuvo un día de esos para olvidar y su triunfo, única manera de lograr el preciado título, estuvo bastante lejos de sus reales posibilidades, cuando los "fierros" no le han jugado una mala pasada.
Campra, que en la primera parte del torneo tuvo una pálida actuación, luego recuperó posiciones en la tabla en forma sensacional.**

ZAPATOS NUEVOS PARA BIAGIOLI

PREMIO AUTOMUNDO "DESAFIO DE LOS CAMPEONES"

"Lamentamos mucho lo sucedido. Ante una reclamación de tantos aficionados y el informe insospechable de un banderillero, no nos quedaba otra alternativa: la descalificación. No obstante, rogamos a AUTOMUNDO destaque lo siguiente: Heideger y Zafrea son grandes valores y gozan de nuestra estima. Villa María los recibirá con los brazos abiertos. Fue solo un incidente deportivo."

Cumplimos con los deseos de Luis Ahumada, comisario deportivo de la gran justa vivida en "Los Zapatos". Sus palabras resumen gran parte de lo visto: triunfo de Heideger seguido de Zafrea, y descalificación de ambos, por algunas "cortaditas" en el mixto, a favor de "Piojo" Biagioli. El campeón santiagueño participó con otros cuatro grandes valores. Guzmán, de La Banda; González y Trovina, de Añatuya, y Cura, de Santiago.

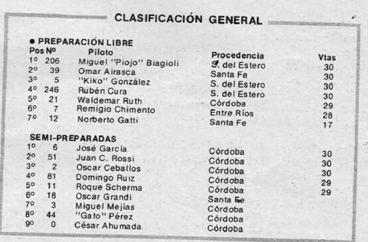
23 máquinas de 100 cc PL y 29 SP se dieron cita en los 537 metros del motódromo villamariense, en pos de valiosos premios y 270.000 $ m/n en efectivo, con 50 mil para el 1º en la mejor rentada carrera de motos del país. Además de J. García, campeón Centro de la República, aportaron figuras como Scherma, Ceballos, Airasca, Rossi, los hermanos Tofino y, entre otros, cuatro entrerrianos con Ignacio Drunday, presidente de la AEM a la cabeza: Braccone, Viden, Chimento y Tortul. En total, 52 máquinas que en las pruebas de clasificación, para ubicar los mejores 22 tiempos, brindaron de a pares un prólogo inquietante. Los mejores tiempos los establecieron 'Kiko" Gónzalez (1'2"08); H. Zafrea (1'3"02); M. Biagioli (1'3"04); C. Ahumada (1'3"06) y M. Cabodevila con 1'3"07.

Hubo duelos interesantes. Una sorpresa, por ejemplo, fue el hecho de que el local Ahumada superara a N. Gatti, santafecino. Dos repechajes, que fueron auténticas carreras, clasificaron otros dos pilotos. Domingo Ruiz, que ganó de punta a punta postergando a Rosales, Bauk, Duarte y Moyn y Rubén Cura que hizo lo propio con Piggino, Tortul, Viden y Antonucci entre otros. Rosales había punteado hasta la 6ª vuelta. Eran ocho giros. Víctor Pacheco, que sufrió un accidente, debió ser hospitalizado con lesiones en una pierna. Hubo otras caídas como la del santiagueño Guzmán, pero sin mayores consecuencias, salvo ser eliminados.

Cuando el sol dejó de calcinar la pista —impecable— cayó la bandera a cuadros. Mucho nervio y una partida perfecta. El rufinense Cabodevila marcó el camino, con Zafrea, Heideger, Rossi, Pérez y Ruth en las posiciones inmediatas. El tren fue violentísimo, y la única manera de ganar una posición o una décima de segundo era jugarse en las curvas. Como todos lo hicieron, la puja fue tremenda. Cabodevila cayó en la 92 vuelta y el rafaelino Heideger pasó a la punta, posición que no abandonaría. Sobre media carrera —cuando Biagioli apretaba a los dos punteros— comenzaron los problemas. Alba ya había abandonado. Gatti (tapa de carburador) y Ahumada (aros) declinaron en su acción. Airasca, González y Cura se destacaban en P. Libre. En Semipreparadas, los más regulares fueron Rossi, Ceballos y el "Gato" Pérez. Casi en este orden los recibió la bandera a cuadros.

Lo demás es el comienzo: la rebelión de los santiagueños, una resolución que estimamos acertada (aunque duela) y el Trofeo AUTOMUNDO para Biagioli. Gran carrera. Una ronda infernal donde resultó difícil —por la paridad— avalar variantes en los puestos intermedios. Todo el mundo giró "al mango", lo que configuró una primera edición con destino de archivo para el recuerdo, y la labor de Heideger y Zafrea, pese a la sanción, no podemos dejar de reconocerla. El triunfo de Biagioli, incuestionable.


El vencedor Biagioli (206) previo la partida hacia el triunfo. Veinticuatro máquinas librarían, finalmente, una carrera de antología. La tranquilidad fue una de sus armas.



CLASIFICACIÓN GENERAL

● PREPARACIÓN LIBRE

Pos	Nº	Piloto	Procedencia	Vtas
1º	206	Miguel "Piojo" Biagioli	S. del Estero	30
2º	39	Omar Airasca	Santa Fe	30
3º	5	"Kiko" González	S. del Estero	30
4º	246	Rubén Cura	S. del Estero	30
5º	21	Waldemar Ruth	Córdoba	29
6º	7	Remigio Chimento	Entre Ríos	28
7º	12	Norberto Gatti	Santa Fe	17

SEMI-PREPARADAS

Pos	Nº	Piloto	Procedencia	Vtas
1º	6	José García	Córdoba	30
2º	51	Juan C. Rossi	Córdoba	30
3º	2	Oscar Ceballos	Córdoba	30
4º	81	Domingo Ruiz	Córdoba	29
5º	11	Roque Scherma	Córdoba	29
6º	18	Oscar Grandi	Santa Fe	
7º	3	Miguel Mejías	Córdoba	
8º	44	"Gato" Pérez	Córdoba	
9º	0	César Ahumada	Córdoba	


Zafrea (1) y Heideger (3) cuando dirimieron por la clasificación. Ambos, pese a la descalificación, demostraron virtudes que merecieron el aplauso.

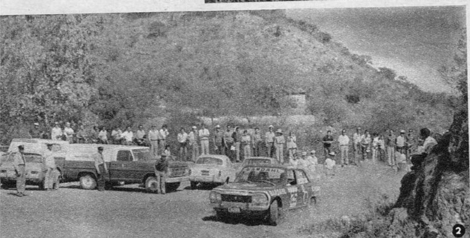
CRUCE DEL PAN DE AZÚCAR

ESTE "CHINO" TIENE AZÚCAR

Volviendo a demostrar sus dotes de dominador de la montaña, Eduardo Rodríguez Canedo hizo suyo el cruce del Pan de Azúcar. La sorpresa estuvo a cargo del tucumano Pedro Parra, que ganó el tramo de ida. Pascualini se ubicó segundo en la general. José Castro y Omar Valentini, con Fiat 128 y 600 respectivamente, ganaron la clase intermedia y la chica.

Texto y Fotografías de DANTE FERREYRO









COMO ES TRADICIONAL, la Trepada al Pan de Azúcar significó un verdadero aliciente para que una numerosa multitud bordeara el camino para presenciar el paso de sus preferidos. Si a eso se le suman los nombres de los pilotos que tomaron parte de la prueba, se llegará a la conclusión de que ese público estaba bien orientado. Y no se equivocaron aquellos que vaticinaron un espectáculo emocionante. Si bien en los cálculos previos se auguraba un triunfo sin inconvenientes de Eduardo Rodríguez Canedo, verdadero "patrón" de la zona, no se descartaba la chance de otros pilotos como Carlos Pascualini, Francisco Mayorga, Máximo Macchi y otros de idéntico prestigio. Pero quizás muy pocos hayan tenido en cuenta la presencia de un tucumano callado que, a bordo de un cupé Fiat 1.600, causó asombro en la subida hacia Villa Allende. Reafirmando sus antecedentes, Pedro "Pirincho" Parra fue el autor de la hazaña, dejando boquiabiertos a los cordobeses espectadores. Con autoridad encaró cada una de las 183 curvas que se intercalan en el trayecto de 25 km que separa Cosquín de Villa Allende, hasta imponerse en el tramo con una ventaja de 27'' sobre Pascualini; 29'' le sacó a Máximo Macchi y nada menos que 33'' a Eduardo Rodríguez Canedo. Eso da una idea aproximada de la manera en que el tucumano encaró el primer tramo de la competencia. El ritmo fue sostenido y la sorpresa no sólo fue para los espectadores, sino que también se hizo extensible a los pilotos. En la categoría intermedia, Roberto Gazzi se mostró como el más veloz con su Fiat 128. En esa clase también hubo lucha en la subida. A tal punto, que sólo 21'' separaron al puntero, el ya nombrado Gazzi, del quinto en el parcial. Eduardo Giordano que orilló en los 21''. Vale decir que el espectáculo se vivió por partida doble.

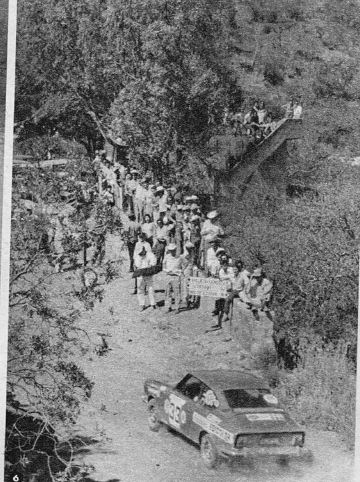
En la menor, la "bolita" de Omar Valentini anduvo muy fuerte, y su tiempo de 22'55'' a un promedio de 64,454 km/h es la mejor prueba de su eficacia.

Si bien todos coincidieron en que el trabajo de Parra había sido una sorpresa, hubo otro aspecto en el cual las opiniones también fueron coincidentes: el referido al estado en que se encontraba el camino. Las quejas se escucharon al por mayor al término del primer parcial. Mucho polvo y piedras sueltas dificultaron el trabajo de quienes no largaban en los primeros lugares. Además, en cualquier momento podría desembocar la cosa en una tragedia, pues andar a ciegas en la montaña no es lo más saludable.

No obstante el inconveniente, con renovados bríos se inició la bajada. Una figura acaparó los elogios y la carrera: Eduardo Rodríguez Canedo, que sacó de su galera inagotable todos y cada uno de los recursos que le son conocidos. Fue acortando las diferencias a un ritmo endemoniado, entrando como él sólo sabe hacerlo en cada una de las curvas y llevando a su auto a un límite casi increíble. Así fue como, volando más que corriendo, descontó segundo tras segundos en una lucha contra el reloj que mantuvo en vilo a los espectadores. Su tiempo, al término del parcial, fue de 19'58'', nuevo récord para el trazado en ese sentido, que supera al anterior de José Cano, con Renault, en la friolera de 1'07'', lo que ya es decir bastnate.

La brillantez del trabajo del "Chino" llegó a opacar el no menos brillante tránsito que efectuó "Picho" Pascualini en el tramo. El Fiat 1.600 del cordobés también transitó muy velozmente, rebasando al tucumano Parra, a quien superó en el cómputo final arrebatándole la segunda posición. Es claro que tanto despliegue no alcanzó para mantener la ventaja







que le llevaba a Canedo en la primera etapa; no obstante, apenas 10'' lo separaron del ganador.
En la categoría hasta 1.300 cc hubo un final no apto para cardíacos. En una brillante escalada, José Castro puso su "128" al tope de la clasificación final superando por apenas actuación de Luis Macri. A 20'' de Castro arribó en el cómputo total el cordobés Eduardo Giordano.
También reñida fue la clasificación final de los más chicos. Valentini impuso su mayor ritmo con 9'' sobre Marcelo Bajo.
La competencia del Pan de Azúcar volvió a demostrar que trazados como ese cuentan con la aceptación de pilotos y público. Lo lamentable en esta oportunidad es que no se encontraba en condiciones el trazado utilizado. Se puso en peligro, debido al polvo y piedras, la integridad de los autos y pilotos. Es algo que los organizadores deberán tenen en cuenta para la próxima edición.



CLASIFICACIÓN

CLASE HASTA 2.000 cc

Pos.	Nº	Piloto	Coche	Tiempo
1º	4	Eduardo Rodríguez Canedo	Fiat 1600	41'23''
2º	17	Carlos Pascualini	Fiat 1600	41'32''
3º	15	Pedro Parra	Fiat 1600	41'35''
4º	33	Máximo Macchi	Fiat 1600	42'01''
5º	25	Francisco Mayorga	Peugeot 504	42'21''
6º	26	José Hurtado	Fiat 1600	42'35''
7º	32	Alfredo Boix	Fiat 1600	43'02''
8º	10	Bruno Ferruccio	Fiat 1600	43'10''
9º	31	José Cano	Peugeot 504	43'21''
10º	1	Juan Concaro	Peugeot 504	43'28''
11º	24	Rabanaque Caballero	Peugeot 504	43'49''
12º	3	Luis Rodríguez	Fiat 1500	44'11''
13º	21	Juan Olivieri	Peugeot 504	44'18''
14º	23	Armando Líos	Peugeot 504	44'31''
15º	5	José Migliori	Peugeot 504	44'41''

Promedio del ganador: 71,758 km/h.

CLASE HASTA 1.300 cc

1º	46	José Castro	Fiat 128	43'43''
2º	50	Luis Macri	Fiat 128	43'45''
3º	42	Eduardo Giordano	Fiat 128	44'03''
4º	52	Juan Larroca	Fiat 128	44'17''
5º	51	Miguel Iglesias	Fiat 128	44'36''
6º	40	José Orozco	Renault	44'44''
7º	57	Roberto Gazzi	Fiat 128	46'46''
8º	47	Arturo Picco	Fiat 128	48'43''

Promedio del ganador: 67,937 km/h.

FIAT 600 PROMOCIONAL

1º	63	Omar Valentini	Fiat 600	45'38''
2º	62	Marcelo Bajo	Fiat 600	45'47''
3º	70	Raúl Bustos	Fiat 600	46'49''
4º	68	Jorge Recalde	Fiat 600	47'28''
5º	65	Carlos Cossu	Fiat 600	48'58''

Promedio del ganador: 65,084 km/h.

1 Eduardo Rodríguez Canedo volvió a demostrar sus condiciones de eximio piloto. Su triunfo en el Pan de Azúcar fue inobjetable.

2 Francisco Paco Mayorga tripuló el Peugeot 504 mejor colocado en la clasificación final. Ocupó el quinto lugar tras efectivo trabajo.

3 Con un trabajo excepcional en la bajada desde Villa Allende, José Castro consolidó su primera posición en la clase hasta 1.300 cc.

4 Esta vez, José Migliore quedó relegado al 15º lugar en la clasificación; su Peugeot 504 tuvo problemas mecánicos.

5 La sorpresa la brindó el tucumano Pedro Parra. En el viaje de ida a Villa Allende se impuso dejando atrás a Canedo, Pascualini y Macchi.

6 El cupé de Máximo Macchi transita por caminos cordobeses. Atrás, el público da un digno marco a la carrera.

7 También notable resultó el trabajo cumplido por el Fiat 600 de Omar Valentini. Tuvo que luchar ante los embates de Marcelo Bajo, que fue segundo.

8 También brillante fue la actuación que le cupo a Carlos Pascualini. Sólo diez segundos lo separaron en el cómputo final del ganador.

AUTOMUNDO EN SAN PABLO CON...

Emerson y Wilson Fittipaldi son, sin duda, los mejores exponentes actuales del automovilismo brasileño en lo que a proyección internacional se refiere. AUTOMUNDO tuvo oportunidad de conversar con sus familiares más allegados, que dieron su opinión sobre los célebres hermanos, dando prioridad,como es lógico, al punto de vista humano y dejando un poco de lado el plano estrictamente automovilístico. La familia Fittipaldi es todo un ejemplo de unión y cordialidad.



EL CLAN FIT

TIPALDI

EL BARRIO MORUMBÍ, en San Pablo, Brasil, es una experiencia que puede llegar a dejar boquiabierto hasta al más experto arquitecto o decorador., No en vano es la zona residencial por excelencia de San Pablo, y las casas y chalés que allí se encuentran son directamente de película: allí habita gran parte de la alta sociedad paulista. Precisamente en Morumbí se encuentra la residencia del gobernador del Estado de San Pablo que si bien impresiona por una suntuosidad imponente, en definitiva es apenas una más de las maravillas edilicias que se pueden apreciar apenas con una breve recorrida. Pero el motivo que llevó a AUTOMUNDO a Morumbí no fue el simple hecho de admirar las bellezas arquitectónicas que aparecen a la vista en cada cuadra, sino conocer "en su propia salsa" a los pilotos más exitosos que jamás haya producido el automovilismo brasileño: los hermanos Emerson y Wilson Fittipaldi. Y quizás más que a ellos mismos, a quienes en cada carrera viven con una emoción superlativa las andanzas de los célebres hermanos sobre la pista.

La tarea periodística requiere en ciertos casos una buena dosis de audacia, o mejor dicho de caradurismo, para enfrentar las diversas situaciones que plantea la profesión, pero, a pesar de todo, en algunas oportunidades no se puede dejar de sentir una sensación extraña, indefinida, sobre todo cuando se trata de entrevistar a una celebridad. Esa sensación se multiplicó por dos cuando AUTOMUNDO se enfrentó con la casa de los Fittipaldi.

"*Os senhores não se encontram, mas diz a senhora que o senhor pode passar*", fue la respuesta de una mucama a la inesperada visita. Entramos. Amplio living con piso lustrado "a espejo", cómodos sillones, chimenea y, rompiendo la sobriedad de la decoración, un objeto muy familiar: el casco verde con motivos amarillos de Wilson. Llega María Helena Dowding de Fittipaldi, la esposa de Emerson, una mujer que irradia dulzura. Ojos celestes, muy celestes y bajo ningún concepto podría negar que Emerson será padre dentro de muy poco tiempo.

—María Helena, ¿cuánto hace que están casados?

—*Un año y medio, apenas. Nos conocimos, y a los dos meses nos casamos. Fue algo curioso. Yo trabajaba de recepcionista en las oficinas de Caledonian-BUA, en el aeropuerto de Congonhas, cuando una noche apareció Emerson, a quien no conocía, acompañando a Jim Russell, que regresaba a Inglaterra. ¿Sabés? Tenía que hacer el pasaje y no lo hacía, estaba como embobada mirándolo. Por supuesto, ni sabía quién era, porque hasta ese momento, de automovilismo nada que ver.*

La simpatía de María Helena, al contar cómo conoció a Emerson en una encantadora mezcla de portugués e italiano, hizo que la sensación extraña desapareciera totalmente. La increíble cordialidad de los Fittipaldi comenzaba a hacerse sentir.

—¿...Y?

—*Me invitó a salir esa noche, y le tuve que decir que no podía porque tenía que acompañar a los pasajeros hasta el aeropuerto de Viracopos y no regresaría hasta las tres y media de la mañana. Cuando regresé a Congonhas a las tres y media, Emerson estaba allí, esperándome. Ese sí que fue un caso de amor a primera vista.*

—¿Cómo lo ves a Emerson sobre la pista?

—*Mirá, Emerson es un hombre que me inspira calma. Te puedo asegurar que cuando corre me siento muy tranquila porque lo conozco bien y se que hace las cosas sin apresuramientos. Es muy joven, apenas 24 años, y es consciente de que tiene mucho por hacer: por eso no tengo miedo.*

—¿Y Wilson?

—*Bueno, ¿ves? Wilson es distinto: es más inquieto, pero muy seguro. Siempre es así, nervioso, movedizo, pero de un carácter excepcional. Como vivimos juntos con Wilson y Susana, nos conocemos bien. Somos muy unidos, a tal punto que el año que viene también estaremos juntos en Europa. Compramos una casa en Suiza, en Lausana, y nos radicaremos allí durante la temporada europea. ¿Y sabés otra cosa? Es probable que Ruesch y su esposa vengan a vivir con nosotros. Tanto con Carlos como con "Cacho" hemos hecho una gran amistad. Prácticamente hemos formado una gran familia sudamericana en el ambiente europeo.*





Una visita a la casa de los Fittipaldi es un reencuentro con la vida misma. Habitualmente, todo es alegría, máxime con las ocurrencias de Wilson hijo, que sus padres y Susana, su esposa, no pueden resistirse a festejar.

—¿Siempre acompañás a Emerson a las carreras?

—Siempre, aunque a Córdoba no voy a poder ir, ya que para esa fecha calculo que llegará el nene (Emerson quiere una nena) y tengo miedo que él no esté cuando llegue. Fijate que nunca me separé de Emerson, pero tampoco nunca pudimos estar un tiempo solos, tranquilos, que es lo que nos gustaría a los dos; ni siquiera tuvimos luna de miel, ya que el mismo día que nos casamos en Inglaterra él tenía que ir a probar un auto. Así que después de la iglesia, Emerson se fue a la pista y yo a casa, a hacer la limpieza. Quisiera que pudiéramos estar solos un tiempo, descansando y sin gente cerca. Estamos tan unidos que solos seríamos muy felices. Lo nuestro es más que un gran amor, es una gran amistad, somos muy compañeros.

En ese momento, entra la señora Juce, la madre de Emerson y Wilson.

—¿Satisfecha con sus hijos, señora?

—Muy satisfecha, porque los dos son buenísimos y muy trabajadores. Son un encanto, pero tienen un solo defecto.

—¿Cuál?

—Ser corredores de autos. Es lo único en que no me obedecieron nunca. Recuerdo que cuando era chico, Emerson me decía: "Mamá, cuando sea grande voy a correr en Europa", y ya ve, lo consiguió.

—Bueno, pero se supone que usted y su esposo los habrán ayudado para que llegaran a correr.

—¡No, que los vamos a ayudar! En un principio era todo lo contrario. Sabían perfectamente que si querían correr tendrían que hacer todo por su cuenta, porque de nuestro dinero no iban a ver ni un peso. Una vez, cuando Emerson aprobó unos exámenes, le regalamos una motocicleta pequeña con la condición de que la usara solamente para pasear e ir a la escuela, nada de correr. Cuando me quise acordar me lo encontré en el garaje con unas planchas de aluminio. ¿Sabe que estaba haciendo? La estaba carenando para correr. Le dije: "Emerson, si tú y Wilson corren, van a tener un accidente por culpa mía. Me voy a esconder detrás de una curva y los voy a empujar por cabezaduras. Después de eso, ¿sabe lo que hacían? Se iban a Interlagos y se escondían para que no los viéramos. Cuando faltaban unos minutos para largar la carrera, salían directamente a la pista, y ya no podíamos hacer nada.

—El gusto por las carreras puede deberse a alguna influencia del padre. Su esposo también corrió alguna vez...

—No, Wilson (mi marido) corrió muy poco. Prefirió dedicarse al periodismo y a la organización de carreras. Los chicos se inclinaron por sí solos al automovilismo. Pero a pesar de todo, ¡qué bien que andan, no?

Aunque le cueste reconocerlo, la señora Juce no puede ocultar el orgullo que le produce la actuación de sus hijos.

—¿Cómo los definiría, señora?

—Los dos son muy trabajadores e inteligentes, pero los caracteres son distintos. Wilson es temperamental, impulsivo, no puede estar un minuto quieto. Anda de un lado para el otro. En cambio Emerson es más calmo, más sereno. Cuando se fue por primera vez a Europa, lo hizo con el dinero que juntó trabajando con su hermano, sin recibir un peso por parte nuestra. Al poco tiempo me enteré que no almorzaba para ahorrar dinero para el auto de carrera y ni siquiera se compraba ropa. Todo el dinero que tenía lo invertía en el auto. Se imagina que, en cuanto lo supe, agarré una cantidad de dinero, tomé el primer avión y me fui a vivir un tiempo con él. Por cierto que no falté a mi promesa. Había dicho que no le daría dinero para correr, así que yo le daba para comida y el seguía invirtiendo su plata en el auto.

En lo mejor de la conversación irrumpe en el jardín la plana mayor de la familia Fittipaldi: Wilson padre e hijo y Emerson.

En este punto cabe hacer reflexión. El periodista de automovilismo está acostumbrado a tratar con diferentes clases de personalidades dentro de la actividad. Está el piloto inaccesible por naturaleza. Está el inaccesible porque "está en estrella", y como en Europa ser inaccesible da "status", se hace el inaccesible. Está el que es accesible por conveniencia (entiéndase promoción) y está el que es accesible por naturaleza, porque es sano, porque es espontáneo. En este último encasillamiento se encuentran Wilson y Emerson Fittipaldi, dos hombres que cuentan con mérito suficientes como para justificarles cualquier aire de superioridad, y sin embargo son la sencillez en persona.

—¿Qué tal, Wilson?,

—Fenómeno, fuimos hasta Interlagos para ver un poco los autos y empezar a prepararnos para la próxima. ¡Qué sorpresa encontrarte aquí! ¿Te quedás a comer, no? ¿Viste qué trabajo nos dio Peterson el domingo?

Hablando, Wilson es una ametralladora de palabras. Gesticula, hace bromas, abraza a su esposa, todo a mil kilómetros por segundo. Es la velocidad hecha hombre. Generalmente, a los corredores les molestan las preguntas que puedan comprometerlos, así que no está de más un sondeo por ese lado, a ver qué pasa.

—¿Qué pasó con los mecánicos de Peterson el domingo, Wilson?

—¡Ah! ¿Viste? Están locos. Yo estaba en la línea de partida y vino uno del equipo Smog y me paró el motor. ¿Qué se creen esos? En fin, mejor no hacerles caso, si son unos... (bueno, Wilson tranquilo). *Fijate que si nosotros hacemos algo así, empiezan con que somos indios y todo eso que dicen siempre de los sudamericanos. Los de March son otro caso. ¿Viste las tomas dinámicas nuevas? Me pasé el año pidiéndoles una. Me demoraban tanto que al final tuve que hacérmela yo mismo. ¡Uff!!! me tienen cansado...*

Mientras tanto, Emerson permanece callado, junto a María Helena con su sonrisa siempre a flor de labios, como apoyando tácitamente las palabras de su hermano. Emerson no habla mucho pero dice haciendo, y arriba de un auto de carrera dice mucho, realmente.

—¿Planes para el '72, hermanos Fittipaldi?

—Por ahora seguir corriendo en Fórmula dos con el March (Wilson).

—Yo firmé contrato con Lotus, que estoy seguro que el año próximo va a andar muchísimo, y seguiré también en Fórmula Dos. (Emerson).

A esta altura de la entrevista, el almuerzo de la familia Fittipaldi está servido, y lamentablemente la falta de tiempo hace que sea imposible aceptar la invitación. Pero falta la palabra del principal "culpable" de esa maravillosa comunidad que forman los Fittipaldi: Wilson padre.

—Algo que agregar, don Wilson?

—Sí, ¿cuánto me van a pagar por salir en las fotos?



Wilson es espontáneo, dicharachero. Tanto él como su esposa son una sonrisa permanente. La sencillez es una premisa para el clan Fittipaldi y la ponen de manifiesto a cada instante.

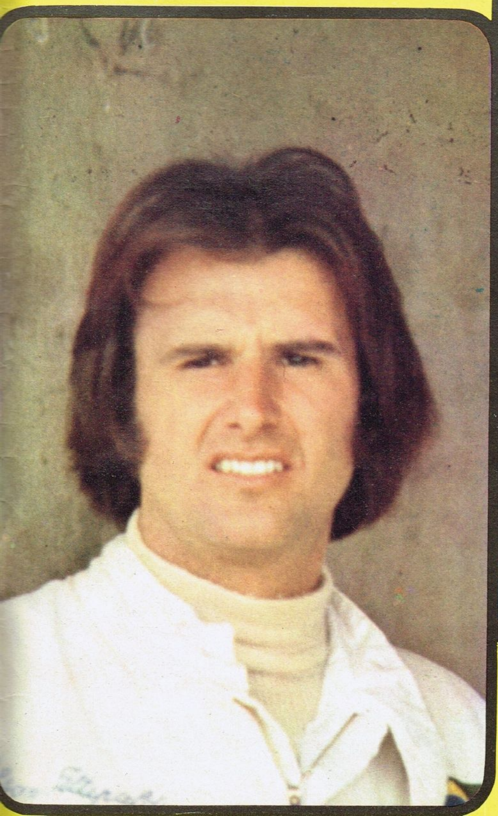


Pronto habrá un Fittipaldi más para integrar al clan. En este punto debe ser lo único en que no hay un acuerdo total: Emerson se inclina por una niña, en tanto que María Helena prefiere un varón.



La familia Fittipaldi en pleno

EL CLAN FITTIPALDI



Emerson

Wilson

Froilán González lo trae desde Detroit.

F/MACH, la vacuna para su auto.

Las patonas, el cuentavueltas, los guantes o el casco . . . están bien. Lo mismo que a veces dedicarle un domingo al auto. Pero y adentro qué?

Sí, buena nafta . . . buen aceite también; claro que hace falta algo más.

El aditivo F/MACH, la vacuna. Contra la corrosión y el desgaste.

Importado desde Detroit, donde saben lo importante que es un aditivo con mayor cantidad de polímeros. En un envase absolutamente tuerca.

Y quién lo va a traer, sino Froilán González, tan famoso constructor como volante.

El Cabezón, Detroit . . . y F/MACH, la vacuna para su auto.



Aditivo

F/MACH

La vacuna contra la corrosión y el desgaste.

F/MACH 500 Para agregar al aceite del motor.
F/MACH 520 Para agregar al aceite de caja y diferencial.
F/MACH 400 Para agregar al agua del radiador (refrigerante).
F/MACH 300 Para agregar a la nafta.

Representantes: HACER S.A.C.I.I.F.A.
Adm. y ventas: Av. del Libertador 254, Vicente López, Tel. 791-1690